

Г. А. Амирьянц

ЛЕТ  
ИСПЫТ

ТУПОЛЕВЦЫ

**Г. А. Амирьянц**

**ЛЕТЧИКИ-  
ИСПЫТАТЕЛИ  
ТУПОЛЕВЦЫ**

**ВОЕННАЯ КНИГА  
КУЧКОВО ПОЛЕ**

**Москва  
2008**



ББК 39.5  
УДК 629.735  
А62

**Федеральная программа «Культура России»**

**А62**      **Амирьянц Г. А.**  
Летчики-испытатели. Туполевцы. — М.: Кучково поле, 2008. — 760 с.,  
илл.

ISBN 978-5-9950-0001-3

Главный научный сотрудник ЦАГИ, доктор технических наук Г. А. Амирьянц продолжает серию своих книг по истории авиации, объединенных общим названием: «Летчики-испытатели». Книги эти хоть и взаимосвязаны, но независимы. Настоящая книга — о наиболее важных, неоднозначных событиях летной, испытательной работы и жизни испытателей одного из основных конструкторских бюро страны — ОКБ А. Н. Туполева в последние десятилетия. Основанная на свидетельствах и суждениях выдающихся летчиков, инженеров, ученых, настоящая книга предназначена для всех, кто интересуется историей создания самолетов и их летными испытаниями. Она обращена ко всем, кто интересуется прошлым, настоящим и будущим отечественной и мировой авиации.

**ББК 39.5**  
**УДК 629.735**

В книге использованы фотографии Г. А. Амирьянца,  
фотоматериалы из архивов сотрудников ОАО «Туполев»,  
а также К. Ю. Косминкова (ЦАГИ) и В. В. Петрова (ЛИИ)

ISBN 978-5-9950-0001-3

© Амирьянц Г. А., 2008  
© «Кучково поле», оригинал-макет,  
оформление, 2008

## О книге

**Б**олее 50 лет моей жизни отданы летным испытаниям в ОКБ А. Н. Туполева. Казалось, знаю об этом все. Но с большим интересом прочел новую книгу Г. А. Амирьянца, открыв немало поучительного и важного для себя. Собран и достойно представлен богатейший, бесценный материал, позволяющий увидеть глубины многих важных событий, явлений и личностей в летных испытаниях и истории отечественной авиации. Главное чувство, которым проникаешься, — гордость за свою страну. Ведь за что только не ругают Россию и СССР их недруги! Да и сами мы по поводу и без повода казим себя. Но создали же первоклассное авиастроение — со своей уникальной школой ученых, конструкторов, рабочих, испытателей. Это такое интеллектуальное и материальное богатство, которым располагают лишь несколько самых передовых стран мира. Это такой мощный инструмент, который в умелых руках позволяет решать задачи и национального масштаба — экономические, политические, социальные. Потому понятна одна из главных задач автора, ученого и писателя, которую он пытается наряду с другими решить в своих книгах и публикациях вот уже добрый десяток лет, — не дать порушить отечественный авиапром — достояние, обретенное потом и кровью, ценой жертв нескольких поколений народа. Автор написал честную книгу и вспомнил добрым словом многих и многих великих и малоизвестных испытателей, не скрывая и негативных сторон жизни сложного творческого коллектива, занятого созданием сложнейшей техники и делом государственной важности. Автор постарался дать возможность летчикам-испытателям, доверившимся ему, услышать не только друг друга, но и инженеров, конструкторов. Это позволило летчикам увидеть себя как бы со стороны и лучше понять самих себя как действительно уникальное явление. Это позволило вспомнить пору романтизма, когда не было более притягательной профессии и более громких имен героев, вспомнить время освоения сверхзвуковых скоростей, стоившего жизней первопроходцев и требовавшего небывалого напряжения в испытательной работе. Наконец, испытателям представилась возможность осмыслить свою роль в создании новейших самолетов, оснащенных современными автоматизированными системами управления, — со всей их спецификой. Вполне оправданный критический настрой не помешал автору достойно выразить признательность и благодарность братству испытателей независимо от

их заслуг и наград — уже за сам добровольный выбор тяжелого, опасного труда, за преданность романтике воздухоплавания.

Прочитав книгу Геннадия Ашотовича Амирьянца, пополнившую его замечательную серию «Летчики-испытатели» (действительно святое дело — помнить своих героев!), подумал вот о чем. В знаменитом Ле Бурже, видевшем немало аварий и катастроф, установлен достойный Памятник Погибшему Экипажу. Думается, у нас в Жуковском, в городе авиационной науки и техники, на площади, носящей имя легендарного М. М. Громова, рядом с проходными Летно-исследовательского института и летно-испытательных баз основных авиационных ОКБ страны, рядом с Центральным аэрогидродинамическим институтом — ЦАГИ, было бы справедливо установить памятник всем создателям авиационной техники. Эти люди — воистину золотой фонд страны. И, думается, на вершину этого памятника сами ученые, конструкторы, инженеры, рабочие по справедливости вознесли бы того, кто выполняет наиболее опасную и чрезвычайно ответственную работу, — Летчика-Испытателя...

*М. В. Ульянов,  
заместитель генерального конструктора ОКБ А. Н. Туполева  
по летным испытаниям, начальник Жуковской летно-испытательной  
и доводочной базы ОКБ (1992–1998)*



# Слова признательности

Эта книга самостоятельна и независима, но она вместе с тем — продолжение моих предыдущих книг серии «Летчики-испытатели». Первые две книги — «Летчики-испытатели» и «Летчики-испытатели. Сергей Анохин со товарищи» — посвящены испытателям ЛИИ и в меньшей степени — ВВС и ОКБ. Третья книга — «Летчики-испытатели. Михаил Нюхтиков со товарищи» — о туполевцах «первой волны» и военных испытателях. В настоящей книге рассказано о туполевцах следующих поколений, а также о летчиках-испытателях ГК НИИ ВВС, ЛИИ, ГосНИИГА.

«У поэтов, — писал классик, — есть такой обычай, в круг сойдясь, оплевывать друг друга». К счастью, истинный ценитель поэзии, знающий о таком обычае, забывает о нем, как только раскрывает томики стихов любимых поэтов, пусть и ненавидевших друг друга... Собственно поэзия (небесного вымысла) оказывается выше прозы жизни (и земных характеров) поэтов. Эта книга — о сошедшихся в круг испытателях, каждый из которых достоин своего, отдельного тома, а то и томов — столь велики дела каждого из них в небе. В ней нет определенного сюжета, нет жесткой хронологической последовательности в описании даже главных событий. В ней много разных суждений разных людей — профессионалов летных испытаний, высказанных в разное время, с разных точек зрения, в разном окружении об одних и тех же событиях, происшествиях, явлениях, об одних и тех же (и многих) личностях, характерах, судьбах, об одних и тех же самолетах, конструкторах. Сложив множество искренних, порой исповедальных, честных, но субъективных представлений героев, автор постарался приблизиться к возможно более объективному представлению об истинной истории жизни уникального, теперь уже неповторимого (как и некогда великое туполевское ОКБ в целом) туполевского братства летчиков-испытателей. Надеюсь, относительно хаотичное построение книги не остановит любознательного читателя в его желании понять не только небесную, но и земную жизнь испытателей (жизнь людей в первую очередь и потом уже — машин) — с ее достижениями и упущениями...

Рассчитана книга на всех, кто интересуется историей авиации. Она может привлечь внимание психологов, руководителей и рядовых специалистов, интересующихся проблемами сложного творческого коллектива. Возможно, из обилия мнений и оценок читателю удастся сделать вы-

вод, главный для автора. Это книга — о людях уникальной профессии, жизненной философии, склада ума, характера, людях особого гражданского долга, о том неоценимом вкладе, который они внесли в общую копилку знания, понимания и умения человека на рубеже века, в котором авиация лишь зародилась, но преобразила мир, его быт и дух. Многих из них, романтиков, тружеников и героев неба, нет уже в живых. Но на страницах этой книги они продолжают жить, вновь переживая и осмысливая наиболее важные и сложные испытания, столкновения сильных характеров, ярких личностей, выискивая истину и пытаясь извлечь уроки из истории ОКБ А. Н. Туполева, истории авиации СССР и России.

Приношу свою благодарность многим и многим летчикам, членам экипажей испытателей, конструкторам, ученым, инженерам-испытателям, кто помог заглянуть в сложный мир удивительных людей и их дел, достойных памяти потомков.

Особая признательность А. З. Вартанову и Ю. В. Гладуну, глубокие беседы с которыми во многом определили построение книг серии «Летчики-испытатели» и их направленность.

Сердечное спасибо Т. В. Гороховой, О. В. Киреенковой, Г. И. Разовой, С. Я. Сироте за техническую помощь в работе над рукописью.

# Предисловие

Сегодня целеустремленно пытаются лишить Россию своей авиации — одной из основных опор государственного здания. Кто-то из жаждущих развала некогда великой страны — главного военного и идеологического конкурента — делает это на основе давнего, хитроумно разработанного, порой даже нескрываемого плана. Кто-то, уже в нашей собственной стране, делает то же, возможно, и не ведая, что творит: одни ослеплены возможностью безнаказанно и неслыханно обогатиться, другие не понимают значения собственной авиации для великой страны, третьи считают ее расчленение не трагедией, а благом. Масштабы угрозы государству не столь очевидны, как темпы обнищания подавляющего большинства людей страны. Пока горе-реформаторы обсуждают пути, борются за власть и свой кусок собственности, все более тает возможность сохранить создававшееся десятилетиями: скоро уже некому будет работать в цехах, за чертежными досками, компьютерами, некому и нечего будет испытывать. Средний возраст сотрудников Центрального аэрогидродинамического института — ЦАГИ — перевалил за 60 лет. Такая же картина в других НИИ, ОКБ, на заводах, в испытательных центрах. Стареют не только люди, оборудование, безнадежно устаревают некогда передовые принципы проектирования, конструирования, производства, испытаний и доводки уникальных машин. Высокая авиационная культура нашей страны — итог усилий и немалых жертв нескольких поколений народа. Потерять эту культуру, обделит собственный народ и одарить конкурентов можно вмиг. Давно пора понять, что время работает на руку разрушителям — внешним и внутренним...

Самолеты умеют делать всего несколько стран мира — их не более десятка. В США авиационная индустрия стала одной из основ не только военного, политического, но и экономического могущества страны. То же — во все большей степени — в Европе. Тот же процесс заметно ускоряется в Китае, Индии, Бразилии. Все они в той или иной степени на основе всякого рода грантов и контрактов используют богатейший опыт наших авиационных специалистов. Конкуренты не без нашей помощи уходят вперед, а мы откатываемся назад. И в этом откате есть точка (не столь уж отдаленная по времени), из которой возврат в передовые уже невозможен практически никогда.

Авиационная промышленность — это локомотив, тянущий вперед множество отраслей хозяйства, областей технической культуры, науки и образования. Эта отрасль — «курица», несущая золотые яйца. Это один из краеугольных камней фундамента обороны страны, ее международного авторитета, состоятельности и самостоятельности. Трудно будет что-либо изменить к лучшему, если не избавиться от людей на всех уровнях государственного управления, не способных или не желающих понять исключительно важную, многогранную роль авиационной индустрии в жизни страны. Тютчев говорил, и он остается правым поныне: «Россия-государство — гигант, а Россия-общество — младенец». Если удастся повзрослеть наконец, то встанет другой вопрос: как и кому возрождать российскую авиацию? На этот вопрос надо отвечать сегодня тому вымирающему поколению ученых, конструкторов, рабочих, летчиков, кто способен еще и обязан передать будущим коллегам свой опыт.

Может быть, и эта книга, пример жизни выдающихся и безвестных летчиков-испытателей знаменитого ОКБ Туполева, пример их служения долгу, как они его понимали, попытка осознания не только их достижений, но и ошибок, упущений окажутся полезными новому поколению энтузиастов, способных возродить российскую авиацию?

# Ту-16, Ту-104, Ту-22.

## Алашеев, Ковалев, Харитонов

**В** ОКБ Туполева в послевоенное время явно прослеживались две яркие параллельные линии развития боевых самолетов: тяжелых (Ту-16 — Ту-22 — Ту-22М) и сверхтяжелых (Ту-85 — Ту-95 — Ту-160). Успешное развитие первой линии связано с именем главного конструктора Дмитрия Сергеевича Маркова. Один из ближайших соратников Андрея Николаевича Туполева, Д. С. Марков, еще студентом МВТУ имени Баумана начал работу в конструкторском бюро Н. Н. Поликарпова. В 1937 году Марков оказался в печально знаменитом специализированном ЦКБ-29 НКВД и с тех пор был неразрывно связан с ОКБ А. Н. Туполева. Дмитрий Сергеевич участвовал в создании, доводке и обеспечении серийного производства одного из лучших фронтовых бомбардировщиков Ту-2. Велика роль Д. С. Маркова в создании самолета Ту-16 и его многочисленных модификаций, а также пассажирских самолетов Ту-104, Ту-124, Ту-154. Но особенно значительны его заслуги в развитии семейства самолетов Ту-22 — Ту-22М.

Самолеты Ту-95 и Ту-160 своими выдающимися достижениями во многом обязаны другим талантливым главным конструкторам ОКБ Туполева Н. И. Базенкову и В. И. Близнюку. И, конечно же, неопределима роль в создании этих и других самолетов ОКБ его генерального конструктора. А. Н. Туполев собрал вокруг себя неповторимую когорту выдающихся специалистов разных направлений, успешно трудившихся в одной упряжке в течение нескольких десятилетий... Среди них люди легендарные: А. А. Архангельский, С. М. Егер, В. М. Мясищев, В. М. Петляков, А. И. Путилов, П. О. Сухой, А. М. Черемухин... Трудно переоценить то, что Андрей Николаевич сделал не только для своего ОКБ, но и для ЦАГИ, для всей отечественной авиации...

Самолет Ту-16 называют средним дальним бомбардировщиком. Машиной этого класса — средним стратегическим бомбардировщиком — был также самолет фирмы «Боинг» В-47 «Стратоджет». Он пришел на смену «Летающей крепости» В-29 (как впоследствии и Ту-16 стал заменой нашей «летающей крепости» Ту-4). В-47 имел помимо прочего две принципиальные особенности: турбореактивные двигатели и стреловидное крыло. И то и другое — итог весьма удачного прямого и косвенного влияния

немецкого опыта в создании скоростных самолетов, накопленного в Германии перед Второй мировой войной и во время войны. В США имелся еще один, уже вполне оригинальный средний стратегический бомбардировщик — сверхзвуковая «бесхвостка» фирмы «Конвэр» В-58 «Хастлер». Каждый из этих средних самолетов стоял в свое время на вооружении стратегической авиации США, однако несравненно более короткое время, чем у нас — самолет Ту-16.

Самолетами примерно того же класса были оригинальные английские турбореактивные бомбардировщики серии V («Вэлиант», «Вулкан», «Виктор»). Ни один из них не имел столь длительной и успешной жизни в составе своих вооруженных сил, как наш Ту-16. Это определялось не



*Д. С. Марков*

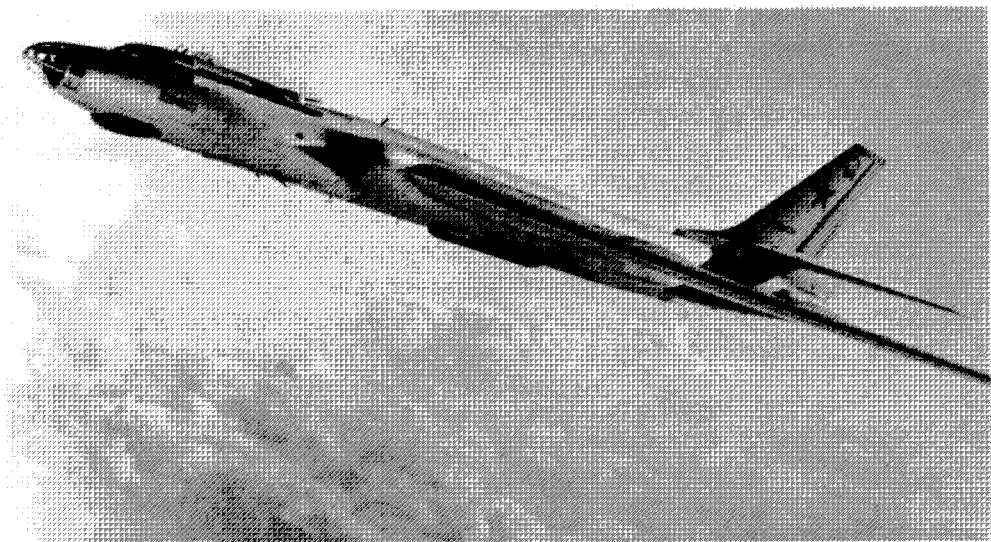
только весьма совершенной конструкцией самолета Ту-16 и его тактико-техническими данными: максимальная скорость 992 км/ч, дальность полета 5640 км, бомбовая нагрузка 9 т. Это было обусловлено прежде всего специфическими требованиями геополитического положения нашей страны и ее военно-стратегической доктрины. Впрочем, самолет стоял на вооружении также в Египте, Ираке, Индонезии, он строился по лицензии большой серией в Китае.

Самолет Ту-16 — первый серийный отечественный реактивный дальний бомбардировщик. По некоторым сведениям, первоначально он создавался ОКБ Туполева в инициативном порядке — на основе проекта самолета 88, работа по которому началась в 1948 году. Первый полет прототипа самолета Ту-16 (88-1) выполнил 27 апреля 1952 года

экипаж Н. С. Рыбко и Б. Л. Мельникова. Военные некоторое время недооценивали его боевых возможностей, но уже в 1954 году самолет Ту-16 был принят на вооружение и выпускался во множестве (около сотни!) модификаций. Строился он в вариантах ракетноносца, торпедоносца, разведчика, заправщика, и с 1953 года было выпущено более 1500 машин. У самолета была тщательно отработана аэродинамическая форма (с использованием «правила площадей»), и он был оснащен двумя мощными двигателями А. А. Микулина АМ-3М. Существенно расширились его боевые возможности после оснащения оригинальной системой дозаправки в воздухе — «с крыла на крыло».

На основе Ту-16 был спроектирован и долгое время успешно летал на линиях «Аэрофлота», а также зарубежных компаний первый отечественный пассажирский реактивный самолет Ту-104. Обе машины были в своем роде оригинальными и проложили новые пути в развитии авиации. При всей важности немецкого опыта особое значение приобрели глубо-





*Дальний бомбардировщик Ту-16;  
опытную машину впервые поднимал летчик-испытатель Н. С. Рыбко (27 апреля 1952 г.)*

кие научные исследования по аэродинамике больших скоростей, принятые в Центральном аэрогидродинамическом институте — ЦАГИ под руководством академика Сергея Алексеевича Христиановича, а также Владимира Васильевича Струминского и их сотрудников. Это стало возможным благодаря созданию в институте уникальных аэродинамических труб и разработке эффективных методов расчетов. Как итог в самолетах Ту-16 и Ту-104 впервые были реализованы многие собственные новаторские решения отечественных ученых и конструкторов. Безусловно, большую роль сыграло также ознакомление с разработками в США и Европе. В аэродинамических трубах ЦАГИ были испытаны модели всех уже упоминавшихся зарубежных тяжелых реактивных самолетов со стреловидными крыльями. Но помимо того, и в гораздо большем объеме, испытывались модели собственных самолетов.

Академик Г. С. Бюшгенс был в то время ведущим от ЦАГИ на фирме Туполева и не помнил, чтобы самолет Ту-16 создавался, как говорили мне некоторые ветераны-туполевцы, в инициативном порядке. Георгий Сергеевич рассказывал:

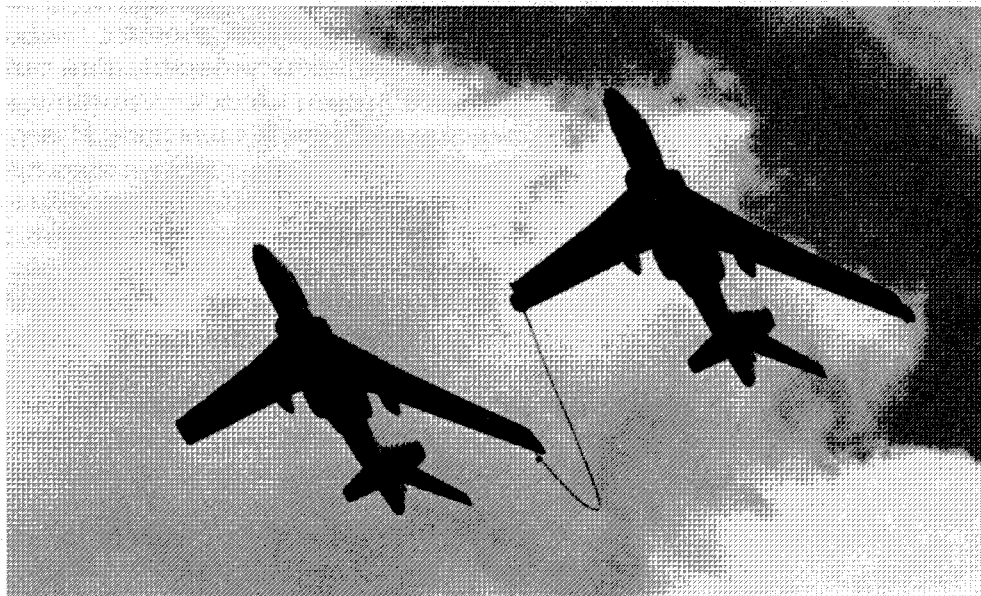
— Мы занимались Ту-85. Это была большая машина, с претензией стать стратегическим бомбардировщиком. Во время ее летных испытаний была начата работа по Ту-16. Испытания 85-й шли вполне успешно, и я спросил о перспективах серийного производства машины Андрея Николаевича Туполева. Он ответил: «Сталин отменил Ту-85 и велел серийно выпускать Ту-16». Таким образом 85-я была закрыта, а в серию пошла машина Ту-16.

— Но это же совершенно разные машины, машины разного класса...

— Тем не менее... У Сталина было правильное чутье... Он понял, что «85-я» — это винтовая машина, с поршневыми моторами... Что она долго не проживет...

Вот такой разговор я помню. А о позиции военных по Ту-16 — я не в курсе дела... — сказал академик.

Инженеры и ученые ЦАГИ рассказывали, что в период разработки самолетов Ту-16 и Ту-95 раз-два в неделю генеральный конструктор Туполев начинал свой рабочий день с посещения ЦАГИ. Рядом с ЦАГИ, в Ильинке находилась дача Андрея Николаевича, и он, бывало, приезжал в головной институт авиационной отрасли раньше многих руководителей института. Туполев был одним из создателей Нового ЦАГИ в Жуковском и знал здесь многое и многих. Так что еще до прихода начальства он имел возможность ознакомиться с результатами испытаний в аэродинамических трубах и расчетов с рядовыми инженерами и руководителями низшего уровня. Тогда работы в трубах нередко велись круглосуточно, и результаты их испытаний еще до оформления официальных отчетов шли с пылу с жару — в дело в ОКБ. Без ЦАГИ не принималось ни одного сколько-нибудь важного решения в проекте самолета. Но последнее слово оставалось за генеральным конструктором. Конечно, важнейшее значение имело развитие эффективных научных основ разработки и технологий производства совершенных авиационных материалов, двигателей, многочисленных и разнообразных систем самолета. Во все возрастающей степени на все более усложнявшийся самолет работала вся страна... Самолет становился концентрированным выражением научно-технологиче-



*Дозаправка самолета Ту-16 в воздухе*



*Первый советский реактивный пассажирский самолет Ту-104; летчик-испытатель Ю. Т. Алашеев (17 июля 1955 г.)*

ской зрелости государства, его экономической состоятельности и в конечном итоге — одним из главных инструментов политики.

Самолет Ту-104, поднятый впервые в июне 1955 года летчиком-испытателем ОКБ Ю. Т. Алашеевым (вторым пилотом был Б. М. Тимошок, штурманом — П. Н. Руднев, ведущим инженером — В. Н. Бендеров, бортмехаником — И. Д. Иванов), стал технической сенсацией, своего рода авиационным «спутником». Впрочем, многие инженеры уже тогда понимали, что создать высокoeкономичный пассажирский самолет, «просто» переделав военный, невозможно. Было очевидно, что этот пассажирский самолет, проектировавшийся по принципу минимального технического риска, делался для внутреннего рынка, и неизбежно минусы экономики отступали перед плюсами многообразной политики. Издержки натурального хозяйства сказывались позже и на других пассажирских самолетах Туполева — вплоть до первых версий Ту-154. Главным было достижение высокой надежности. Приходилось мириться с тем, что в части весовой отдачи самолета в целом и его систем, двигателей, по топливной эффективности, комфорту наши самолеты уступали западным. Не спасала и традиционно высокая культура аэродинамического проектирования самолета.

Экипаж Юрия Тимофеевича Алашеева провел полный объем испытаний самолета Ту-104, с первого полета до начала пассажирских перевозок, включая испытания на больших углах атаки. В то время Алашеев стал одним из самых известных наших летчиков, его именем был назван даже залив в Антарктиде. Значительным был вклад этого замечательного летчика в создание другого «этапного» самолета ОКБ Туполева — продолжения линии средних дальних бомбардировщиков — сверхзвукового Ту-22.

Первым сверхзвуковым самолетом Туполева стал фронтовой бомбардировщик Ту-98. Самолет имел крыло большого удлинения и стреловидности (55° по линии одной четверти хорд), и он был оснащен двумя турбореактивными двигателями АЛ-7Ф. Эту опытную машину впервые поднял в воздух в сентябре 1956 года летчик-испытатель В. Ф. Ковалев вместе со штурманом К. И. Малхасяном. В серию эта машина, на которой в испытаниях была достигнута скорость, соответствующая числу  $M=1,3$ , не пошла. Она была переоборудована в летающую лабораторию и стала основой для создания дальнего истребителя-перехватчика Ту-28, получившего впоследствии наименование Ту-128. Этой работой поначалу руководил главный конструктор Д. С. Марков, но он был перегружен другими заданиями, потому в качестве главного конструктора самолета его сменил И. Ф. Незваль. Ближайший соратник А. Н. Туполева, Иосиф Фомич Незваль в качестве главного конструктора серийного завода осуществлял перед войной техническое руководство работами по выдающемуся самолету ТБ-7.

Первый полет опытного самолета Ту-128 выполнил в начале 1961 года экипаж в составе М. В. Козлова и К. И. Малхасяна. Машина строилась серийно и стала основой авиационно-ракетного комплекса Ту-128 С-4 дальнего перехвата воздушных целей. Максимальная скорость самолета Ту-128 с четырьмя ракетами составляла около 1700 км/ч, время барражирования — почти три часа. Многие годы самолет Ту-128 успешно действовал в составе ПВО страны, пока на смену ему не пришел более совершенный самолет-перехватчик МиГ-31.

Опыт, накопленный при создании самолета Ту-128, сыграл определяющую роль при проектировании сверхзвукового бомбардировщика среднего класса Ту-22. Согласно постановлению правительства, принятому в 1954 году, максимальная скорость первой опытной машины (105) должна была достигать 1500 км/ч, максимальная дальность — 5800 км и максимальная бомбовая нагрузка — 9 т. Самолет был оснащен двумя турбореактивными двигателями В. А. Добрынина ВД-7М, установленными в гондолах над фюзеляжем в районе киля. Первый полет опытного самолета 105 выполнил в 1958 году экипаж в составе: летчик-испытатель Ю. Т. Алашеев, штурман И. Е. Гавриленко, бортрадист-оператор К. М. Клубков.

Юрий Тимофеевич Алашеев был младшим среди первых испытателей Ту-22. Он родился в 1923 году в Поволжье, на станции Инза и был седьмым сыном машиниста Тимофея Яковлевича Алашеева и Анны Васильевны Алашеевой. О жизни летчика



Ю. Т. Алашеев

написана интересная книга В. Н. Бендеровой «След на земле», в которой есть такие строки о нем: «Мальчишка, измеривший босыми пятками чащи инзенских лесов, влажные от утренних рос берега Сюксюмки, страстный футболист, книголюб, музыкант, в тревожный военный август 1941 года, затянув солдатский ремень, обнял отца и мать и вскочил на подножку уходящего на запад воинского эшелона...»



Ю. Т. Алашеев

В 1944 году Алашеев окончил Вязниковское высшее авиационное училище летчиков и с 1946 по 1948 год работал летчиком-инструктором в Борисоглебском училище. Богатый инструкторский опыт оказался весьма важным в работе летчика-испытателя, которая началась у Алашеева в ЛИИ, после окончания Школы летчиков-испытателей в 1950 году. В 1954 году Юрия Тимофеевича пригласили на работу в ОКБ Туполева, где ему доверили выполнить испытания нашего первого реактивного пассажирского самолета. С этой работой Алашеев справился безупречно. Из 26 установленных на Ту-104 мировых рекордов 8 принадлежали Алашееву. Помимо этого он участвовал в испытаниях и доводке самолетов Ту-16, Ту-75, Ту-91, Ту-107, Ту-95, Ту-98, Ту-22...

Большинство товарищей Алашеева по лётно-испытательной работе также прошли войну. Валентин Ковалев, к примеру, всю войну провоевал в полку В. С. Гризодубовой. Сама Валентина Степановна рассказывала об этом автору — не без гордости. Одной из задач летчиков ее полка была помощь партизанам: высадка воздушного десанта, сброс грузов, доставка медикаментов, боеприпасов, эвакуация раненых... Лишне говорить об очевидной опасности этих полетов. Однажды самолет Ковалева был подбит «мессершмиттами», второй пилот был убит, и Валентин спасся на парашюте... Другой туполевский летчик-испытатель Николай Харитонов летал в войну на бомбардировщиках. На тяжелых машинах воевал также Александр Калина: он вывозил из осажденного Ленинграда детей, летал на помощь к партизанам, горел, терял боевых товарищей.

Юрию Алашееву воевать на фронте не довелось. Но он делал не менее важное в ту военную пору: готовил боевых летчиков как инструктор. И естественно, что по окончании войны именно такие летчики, как Алашеев, были призваны в испытатели. Его первыми учителями стали знаменитые уже тогда летчики-испытатели С. Н. Анохин, П. И. Казьмин, М. Л. Галлай, А. П. Якимов... Рядом с ним с первых шагов испытательной работы в ОКБ Туполева был В. Ф. Ковалев.

Сергей Николаевич Анохин говорил об Алашееве: «Он был в душе истребитель». Это была высшая похвала — за неугомонность, порывистость. Алашеева притягивала новая, опасная работа. Казалось, он не по-



*А. П. Якимов, В. И. Богданов, Б. М. Кондорский, А. Н. Туполев,  
Ю. А. Туполева, Ю. Т. Алашеев*

любит испытаний тяжелых машин (не полюбил же испытаний вертолета). Но именно тяжелые самолеты стали делом его жизни. У него была феноменальная память, он жадно впитывал опыт старших товарищей, стал заочником МАИ, и ему поручали первые испытания важнейших машин, которые строились в ОКБ в его пору: и Ту-104, и Ту-22. К этому времени он был уже отцом троих детей, пришла пора мудрости не только летной, но и житейской. Хотя он, кажется, всегда оставался молодым, весельчаком, душой компании, первым балагуром...

Кстати, о вертолетах. Инструктором у Алашеева был опытнейший Всеволод Владимирович Виницкий. Он говорил мне: «Летали мы в Измайлове, где-то в 1950 году. Для Алашеева, как и для большинства других летчиков, привыкших к самолету, основные сложности были связаны с посадкой. В распутицу нельзя было садиться с пробегом. А он не мог иначе...»

«Россия удивила западный мир, показав самолет Ту-104, более совершенный, чем все самолеты, которые мы видели за последние три года в Англии и Америке», — писала «Дейли Мейл» после появления советской технической новинки. Ясно, что прежде чем добиться такой оценки, а главное, прежде чем стать машиной для пассажиров, экипажу первых ее испытателей во главе с командиром Ю. Т. Алашеевым и их товарищам необходимо было всесторонне испытать самолет. Вскоре Ю. Т. Алашеев, В. Ф. Ковалев, К. И. Малхасян, В. Н. Бендеров, Н. Ф. Майоров и



И. Д. Иванов установили на Ту-104 первые мировые рекорды. Машина находилась уже в длительной эксплуатации, когда вдруг (и трагически) обнаружилась весьма сложная и опасная проблема: поведение самолета на больших углах атаки (при больших вертикальных порывах). Под руководством ученых и конструкторов исследования этого режима вместе с опытнейшими С. Н. Анохиным и В. А. Комаровым из ЛИИ проводили



*Дальний сверхзвуковой бомбардировщик Ту-22; летчик-испытатель Ю. Т. Алашеев (21 июля 1958 г.)*

летчики ОКБ Туполева — Ю. Т. Алашеев, В. Ф. Ковалев, М. В. Козлов. В одном из испытательных полетов Алашеев и Ковалев произошло разрушение тяги элеронов. Летчики не покинули машину и посадили ее, используя для управления по крену руль направления...

Для нашей большой страны самолеты среднего класса

типа Ту-22 играют, повторимся, особую роль. Эту машину, прошедшую чрезвычайно сложной (со многими потерями) дорогой совершенствования, и особенно ее продолжение — самолет Ту-22М можно отнести к числу весьма удачных и наиболее самостоятельных отечественных авиационных разработок. Как представляется, самолет Ту-22М3, не имеющий аналогов в других странах и поныне, — один из лучших тяжелых боевых самолетов мира.

Бомбардировщики Ту-22 (105А) с «фиксированным» крылом большой стреловидности и Ту-22М3 с крылом изменяемой стреловидности оснащены двумя двигателями в хвостовой части самолета ТРД ВД-7М (В. А. Добрынина) и ТРДДФ НК-25 (Н. Д. Кузнецова) соответственно. Их максимальная взлетная масса 85 и 124 т, максимальная скорость 1510 и 2300 км/ч. Путь от первой опытной машины 105 (предшественницы Ту-22) к «45-й» (Ту-22М3) был трудным и опасным. Проектирование Ту-22 (точнее, ее опытного варианта) начиналось под руководством С. М. Егера, потом главным конструктором этой машины, как и линии Ту-22М, стал Д. С. Марков. Перед ними и их командами в ОКБ стояло немало совершенно новых задач. Генеральный и главные конструкторы в процессе создания подобных новаторских и нужных стране машин не могут исключать и тяжелых потерь. Но вряд ли кто-нибудь в начале пути мог предположить, что машина Ту-22 окажется столь «взрывоопасной» и прожорливой на катастрофы. Когда командиром экипажа первой опытной

машины Ту-22 (105) назначили Ю. Т. Алашеева, против, как рассказывали летчики, была, пожалуй, лишь жена Юрия Тамара: она боялась за мужа и детей...

Как и в предыдущих книгах серии «Летчики-испытатели», автор опирается на свидетельства участников событий. Когда есть основания выделить наиболее достоверные из них и уточнить общее суждение, он старается сделать это. Существенно помог мне в этом отношении бывший начальник Летно-испытательного комплекса Жуковской летно-испытательной и доводочной базы ОКБ Туполева (ЛИК ЖЛИиДБ), а впоследствии начальник базы Михаил Владимирович Ульянов. К его беспристрастным и квалифицированным оценкам прямого участника многих событий, о которых рассказывают летчики, автор будет прибегать постоянно. Тем более что он одобрительно воспринял совсем не бесспорный основной принцип построения настоящей книги. «С моей точки зрения, — говорил он автору, — это интересная книга, и в ней принято оригинальное решение. Всем известно, что никогда лада между летным составом не было, нет и быть не может — по определению. Вы их всех запустили в одну “посудину”, и они там устроили, говоря по-современному, “разборку”. Человек, мало знающий ситуацию, скажет: “А-а-а — это всегда у них! Из-за денег!” А для тех, кто разбирается, каждый, даже мелкий штрих, каждое, даже самое краткое суждение, свидетельствуют о многом. И о тех, кто говорит, и о тех, о ком говорят. Так что это не простая свалка, а характеристика многих людей и многих ситуаций. Мне кажется, это хорошо...»

Ошибок было много, и о них, в первую очередь об упущениях (своих и своих товарищей), сочли нужным рассказать автору герои книги. Многие уже нет в живых, и уважение к их памяти не позволяет автору согласиться с главным укором в свой адрес строгих критиков рукописи: «О мертвых — либо хорошее, либо — ничего!» Не нравится критикам и «чрезмерное доверие автора к суждениям отдельных личностей, хоть и уважаемых». Для автора ключевым является слово «уважаемых». И для него важен не только успешный, но в неменьшей степени и негативный опыт. Речь — не только об ошибках технических, но и об ошибках человеческого общения.

Когда началась работа по Ту-22, на туполевскую базу в Жуковский перешли многие специалисты с завода № 30 в Москве. Там закончили выпускать самолеты Ил-28 и перестали гонять эти самолеты в Луховицы, где после отработки сдавали военным. Тогда к туполевцам перешли летчик-испытатель А. Д. Калина и бортрадист К. А. Щербаков — во главе с ведущим инженером Юрием Георгиевичем Ефимовым. Незаурядный, мудрый человек, Ефимов как-то естественно стал добрым воспитателем многих туполевцев. «Он был совершенно неординарным человеком! — вспоминал М. В. Ульянов. — Ну, во-первых, он играл на виолончели. Его невозможно было видеть в электричке без какой-либо книги. Он все время читал, и нас, пацанов, гонял, чтобы мы книжки читали.

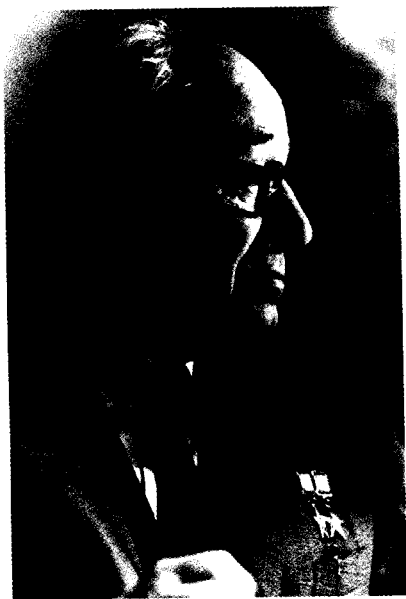


Выходец из интеллигентной семьи, он и матерился-то как-то культурно, по-особому... На 50-летие Ефимова заместитель начальника бригады силовых установок Елена Дмитриевна Власова написала замечательную эпиграмму:

Ефимов, больше не рискуй  
Кричать в бригаде громко,... дядя!  
На окружающих не глядя,  
И дамам сердце не волнуй!

В семидесятых годах нас называли «Ефимовские питонцы»...»

К тому времени сложилась такая система. Испытания проводились в испытательных бригадах. Их возглавлял начальник бригады — он же был ведущим инженером на первом самолете. У него были помощники, которые становились потом ведущими следующих машин. Так же произошло и со «105-й». Ефимов был начальником бригады, а помощником у него был Леонард Андреевич Юмашев. С подачи Ефимова ведущим летчиком на первую, «105-ю» машину планировали А. Д. Калину. Машина эта шла параллельно с пассажирским гигантом Ту-114 и стояла в одном ангаре с ним. Ульянов рассказывал: «Я помню, как Н. С. Хрущев с Е. А. Фурцевой приезжали в КБ, когда обе машины были еще там. Тогда на митинге Хрущев сказал, что мы торжественно присваиваем машине Ту-114 имя «Россия». Когда обе эти машины прикатили на базу в Жуковский, они стояли нос к носу в одном ангаре, и на «114-й» огромными красными буквами было написано: «Россия». Самолетам Ан-10 и Ил-18 присвоили тогда же имена «Украина» и «Москва». Когда произошла катастрофа с Ан-10, в одночасье все эти названия смыли...»



*А. Н. Туполев*

Машина «105» шла очень туго — никто из летчиков на нее особо и не стремился. Ее, по общему признанию, боялись. В. Ф. Ковалев в это время занимался «98-й» машиной. Это был прототип «128-й» машины, но фюзеляж у нее был практически квадратного сечения. Шасси убиралось в зализ крыла и фюзеляжа, колея была равна ширине фюзеляжа, так что машина при движении на земле была весьма непростой...

Подготовку к первому вылету проходили параллельно оба опытных самолета: пассажирский Ту-114 и «105-я» (Ту-22). Самолеты перевезли

на базу и поставили во второй ангар. Там происходила окончательная сборка, после чего «105-ю» выкатили на поле и начали отработку ее систем. Долго возились, катали машину по аэродрому — не ладилось что-то с двигателем. Летчиком на первую опытную машину поначалу был назначен-таки Александр Данилович Калина. Но незадолго до первого вылета его забраковала медкомиссия (он стал плохо слышать), и командиром вместо него назначили Юрия Тимофеевича Алашеева. 21 июня 1958 года на «105-й» был выполнен первый вылет.

М. В. Ульянов, в ту пору механик-моторист, вспоминал: «На первый полет приехал Андрей Николаевич Туполев. Самолет стоял на рулежке, которая идет от стоянок базы к первой полосе. Мы были тогда все ужасно режимные, обнесенные заборами — кругом часовые. Пришел экипаж: Алашеев, Гавриленко и Клубков. Начали готовиться к полету. Двигатели запустили, и на моем двигателе открылся вдруг большой замок на нижнем капоте. Я сразу хватаю стремянку — влез, закрыл замок. Андрей Николаевич ходит вдоль самолета, смотрит. Ничего не говорит. Рядом с Туполевым ходит Иван Моисеевич Сухомлин, в ту пору — начальник летной службы. Андрей Николаевич ему что-то сказал, и Сухомлин пошел вдоль рулежки в сторону базы. Туполев ему вслед: «Сухомлин, Сухомлин, Сухомлин!» Тот возвращается: «Слушаю, Андрей Николаевич». «Бегом!» — приказал Туполев: ему показалось, что слишком близко от рулежки стоят топливозаправщики, и их следовало быстро убрать из створа рулежки...»

Наконец все приготовления были закончены, и «105-я» тронулась на старт. Вслед за самолетом медленно катилась техническая машина с персоналом, который после возвращения самолета из полета должен был подобрать его тормозные парашюты. Ульянову доверили подобрать вытяжной парашют, потому его высадили пораньше, а те, кто отвечал за основные парашюты, поехали дальше. Взлет предстоял в сторону Бронниц и происходил на глазах у молодого механика: «Самолет постоял на старте, “попыхтел” и побежал. За ним — черный дым, тогда форсаж на двигателях еще не работал, и они сильно дымили. Аэродром — с пригорочком, самолет ушел под горку — и нет, нет, нет его... Потом вдалеке появился дымок. Самолет набирал высоту очень медленно, тяги двигателей было маловато. Набрал он высоту, сделал проход над аэродромом и со второго круга пошел на посадку. Садился он со стороны Быково. На посадке самолет треснулся о полосу хвостовой пятой — так, что из-под нее вырвался огонь, но машина благополучно покатила дальше...» Механики подобрали парашюты и торжественно поехали вслед за медленно рулившим самолетом. Он остановился у первого ангара туполевской базы...

Кресла членов экипажа для их посадки опускались на этой машине вниз с помощью специальных лебедок. Усилия при этом требовались недюжинные, иногда ручку лебедки крутили двое, потому ее окрестили ручкой дружбы. Опустили первым штурмана, а потом — летчика и ради-

ста. Вытащили всех из кресел и по традиции тоекратно, под крик «ура», подбросили в воздух. Андрей Николаевич стоял рядом, махал рукой в такт взлетам и одобрително улыбался. Очувившись на твердой земле, экипаж подошел к начальникам доложиться. Полет был очень непростой. Естественно, экипаж после полета был явно взволнован, как и все встречавшие его.

Самолет поставили на стоянку, зачехлили. И вскоре в зале административного корпуса базы, в котором проводились все главные совещания, состоялся банкет, на котором присутствовал и весь технический состав — «от самого мудрого до самого чумазого», как говорил о себе не без гордости Ульянов, обладавший в ту пору самым грязным комбинезоном на базе...

Работы на «105-й» шли медленно. Решили, что машина получилась неудачной, поскольку она не удовлетворяла поставленным требованиям, и начали делать основательно усовершенствованную — «105А» (прототип Ту-22), которая уже собиралась на заводе. «105-я» имела цилиндрический фюзеляж, а фюзеляж 105А был выполнен с использованием «правила площадей». У «105-й» стойки шасси убирались в фюзеляж, а у «105А» гондолы шасси располагались на крыле. Всего на «105-й» было выполнено 18 полетов, причем в значительной мере — для выпуска летчиков: тогда на серийном заводе в Казани уже шла серия Ту-22, и на «105-й» было решено подготовить ряд летчиков: сначала казанских (А. М. Исаева и Б. В. Машковцева), а потом своих, туполевских (Н. Н. Харитонов, М. В. Козлов, А. Д. Калину).

Весной 1959 года произошло первое памятное летное происшествие. Погода была дождливой, полоса мокрой. Отлетал (после Харитонова) Козлов. А у сменившего его Калины случилось ЧП на посадке — сложи-



Самолет Ту-22

лась передняя нога... Когда Ульянов вместе с электриком Юрием Николаевичем Кузьменко подскочил к аварийному самолету на полосе, то увидел, что пожара нет. «Машина лежала носом на бетоне, — рассказывал Михаил Владимирович. — А. Д. Калина, человек весьма солидного и крепкого телосложения, высокий, плечистый, сумел пулей выскочить в аварийную форточку вместе с парашютом! Вот что делает с человеком опасность: вроде бы парашют снять — секундное дело, но так, видимо, прижало, что поспешил! Кабина была задымлена оттого, что начала гореть обечайка люка штурмана. Кузьменко ногами открыл аварийный люк штурмана, он был у него над головой, и помог вылезти штурману И. Е. Гавриленко. Потом Кузьменко через штурманский люк, убедившись, что ничего не горит, и стравив на всякий случай баллон вниз, пролез через кабину летчика в кабину радиста. Радист Костя Клубков почему-то забился в угол, противоположный выходу, и, что-то несвязно бормоча, руками рвал обшивку. Кузьменко вывел его оттуда в шоковом состоянии. Ничего особенного с самолетом не случилось. Но после этого случая Клубков стал заговариваться и попал в больницу. Лечили его долго, но с летной работы все же списали. Какое-то время он работал на базе наземным радистом, а потом ушел... После этого в экипаж попал К. А. Щербаков. «105-ю» машину отремонтировали, но больше она не летала. Ее разобрали в конце концов и отправили в качестве учебного пособия в Ачинское училище технического персонала».

А случилось вот что. Когда Калина взлетел, у него после уборки шасси загорелись одновременно два сигнала: «передняя нога выпущена» и «передняя нога убрана» — зеленая и красная лампочки. Калина сделал круг, выпустил шасси и прошел над КДП — командно-диспетчерским пунктом. Это был еще старый деревянный КДП аэродрома ЛИИ в развале двух полос. Снизу сообщили, что шасси вроде как выпущено. Калина, получив эту информацию, стал садиться, и на посадке передняя нога у него сложилась. Разобрались и выявили простой дефект: на взлете с мокрой полосы при температуре воздуха, близкой к нулевой, вода попала на концевой выключатель передней стойки шасси, который одновременно сигнализировал о выпуске-уборке шасси и давал сигнал на прекращение цикла выпуска. Толкатель концевой выключателя примерз. Система восприняла, что шасси встало на замки после выпуска, а оно не встало на замки и потому на пробеге сложилось...

Сейчас очевидно, что в конструкции опытного экземпляра самолета Ту-22 была допущена ошибка. Предусматривался переход на ручное управление рулем высоты на случай отказа бустерного управления стабилизатором. Такая конструкция явно небезопасна в связи с большой вероятностью возникновения при возрастании скорости полета самовозбуждающихся колебаний — флаттера. Машина «105» на сверхзвуковую скорость не выходила. Эту задачу должен был выполнить усовершенствованный вариант самолета — «105А». Именно он стал основой будущего самолета Ту-22. Командиром на «105А» летал Ю. Т. Алашеев, штурма-

ном — И. Е. Гавриленко и бортрадистом — К. А. Щербаков. 21 декабря 1959 года предстоял седьмой полет — с первым выходом на сверхзвуковую скорость. Машины «105», на которой работал механик Михаил Ульянов, и «105А» стояли рядом. Ульянов хорошо помнил тот морозный день: «Приехал Алашеев на своей кофейного цвета «Волге», вышел из машины и сел с нами рядом — на «водило». Он не был ни заносчивым, как говорит кто-то, ни грубым. Я этого не заметил даже по отношению к себе, хотя ниже меня по положению никого здесь не было. Он сидел с нами, и было заметно, что он находится в состоянии сильного волнения. Свои «Любительские» он прикуривал одну от другой. Впрочем, возможно, его озноб был не только внутренним, психологическим: в холодную погоду он был одет в легкий кожаный костюм, с тонким свитером. Потом пришел



*Ю. Т. Алашеев в Англии, 1956 г.*

Костя Нефедов — механик с машины «105А» — и сказал: «Юрий Тимофеевич, все готово — пошли!» Алашеев встал, выматерился и вроде бы в никуда бросил: «Эх, лучше бы я у вас на «105-й» семь раз слетал, чем туда идти...» Наверное, он уже предвидел, что могут возникнуть серьезные проблемы с управлением на машине, которая гораздо дальше, чем «105-я», продвинулась по скорости. Хотя я не думаю, что он полез бы туда, если бы был уверен, что это все добром не кончится...»

У Михаила Владимировича были основания считать так. И вот почему. Его отец, Владимир Васильевич, старейший работник туполевской базы, рассказывал ему показательную историю

про Алашеева. Была такая летающая лаборатория Ту-4ЛЛ, на которой установили и испытывали носовую часть самолета Ту-91 («Бычок»). О «Бычке» стоит сказать особо. Эта необычная для туполевского КБ машина была пикирующим бомбардировщиком-торпедоносцем и штурмовиком — с турбовинтовым двигателем ТВ-2М в носовой части фюзеля-

ляжа. Опытную машину в сентябре 1954 года подняли летчик Д. В. Зюзин и штурман К. И. Малхасян. В процессе летных испытаний машина, предназначенная для боевой поддержки флота и сухопутных войск, показала хорошие качества, но оказалась невезучей в плане «политическом» и в серию не пошла. Через кабину «Бычка» шел вал к двигателю, который стоял за кабиной в фюзеляже. Вся эта двигательная установка вместе с кабиной была смонтирована на месте третьей силовой установки самолета Ту-4ЛЛ. Ведущим инженером на этих испытаниях был М. М. Егоров, бортинженером — как раз Владимир Васильевич Ульянов, а летчиком — Ю. Т. Алашеев. «Михаил Михайлович Егоров считал себя крупным испытателем, — говорил Михаил Владимирович Ульянов, — но, как я потом оценивал, у него было немало упущений. Это он рулежку Ту-2 с новыми колесами выполнил однажды так, что лишился этих колес: подряд четыре рулежки без замера их температуры и без охлаждения! Такого не сделают сейчас и начинающие специалисты...

“Бычок” предназначался для борьбы с морскими целями, и надо было провести испытания Ту-4ЛЛ при создании обратной тяги силовой установкой, которая должна была обеспечивать торможение Ту-91 на больших углах пикирования. Поэтому винт выполнили с нейтральным шагом, обеспечивавшим торможение машины. Когда включали режим торможения, в самолете сидеть было невозможно: того и гляди хвост отломится, столь сильными были возмущения на хвост Ту-4 от винта “Бычка”, работавшего в необычном режиме. Отец вспоминал, что Михаил Михайлович в первом же полете по завершении задания предложил Алашееву выполнить еще какие-то режимы, но Алашеев отрезал: “Нет, Михаил Михайлович, этого нет в полетном листе!” Отцу это очень понравилось. Вот почему я и о «105А» думаю так, что если бы Алашеев шибко сомневался в чем-то, он не полетел бы и на рога не полез бы...»

Для испытаний самолета Ту-22 (105А) были выделены три машины. На «единичке» проводились испытания, связанные с проблемами аэродинамики, прочности, силовой установки и самолетных систем. «Двойка» была дублером «единички», и на ней испытывалось также оборудование. Наконец, «тройка» предназначалась для испытаний по вооружению. Эти три машины вышли из цеха неравномерно: первой выкатили «тройку» (на ней было меньше доработок) — эту машину разбил вскоре Ковалев. Потом ее заменили на «двадцатку». На двух машинах начали продвигаться по скорости, по числу Маха. На «первой» машине стал летать Калина. На «второй» — Харитонов, он первым столкнулся с вибрацией элеронов. «Четверка» и «пятерка» стали проходить испытания в ЛИИ.

О катастрофе, которая подстерегала Алашеева на «105А» в ее седьмом полете, написано и сказано немало — в том числе на страницах наших книг серии «Летчики-испытатели». Мне рассказывали, что на высоте 11 000 м летчик начал разгон. Но поняв вскоре, что не укладывается в размер испытательной зоны, он прекратил его и вышел в точку, из кото-

рой повторный разгон был бы возможен без выхода из зоны. В области околосвуковых скоростей на самолете возникли сильные колебания и обнаружились непреодолимые сложности с управлением самолетом. Алашеев подал команду: «Приготовиться к катапультированию!» После этого никаких команд больше не было. Заваливаясь в крен, самолет лег



*Ю. Т. Алашеев*

на спину и начал опускаться. Сначала катапультировался штурман И. Е. Гавриленко, а потом — бортрадист К. А. Щербаков. Командир экипажа попыток катапультирования не предпринимал...

Такт и уважение к экипажу, его командиру автор видит в оценках М. В. Ульянова. Наступила уже темнота в тот памятный морозный декабрьский день, когда он и его товарищи проводили в последний полет Алашеева. Из летной комнаты прибежал Иван

Ефимович Комиссаров: «Ребята, разбилась машина...» О том, что произошло в полете, автору помимо других не раз рассказывал единственный спасшийся член экипажа Константин Александрович Щербаков. На его свидетельства опирается в значительной мере и М. В. Ульянов. «Все, что я расскажу, — говорил он, — мне известно со слов того же Кости Щербакова. Самолет выполнял седьмой в своей истории полет, и заданием предусматривалось впервые для Ту-22 превысить скорость звука. Они набирали высоту, разгоняясь. И в наборе высоты самолет превысил скорость звука. Потом решили повторить проход через звук в горизонтальном полете. Начали горизонтальную площадку, и вдруг — удар по фюзеляжу, как будто кто оглоблей двинул. Было такое ощущение, будто по хвосту били мощной кувалдой: “бум-бум-бум-бум”. Машина начала крениться и снижаться. А Костя не понимает, в чем дело. Ни высоты он не знает, ни скорости — ничего: приборов-то у него нет. Потом он услышал, что Гавриленко говорит командиру: “Юра, крен!” Тот молчит. Штурман повторяет. Алашеев молчит. Гавриленко опять: “Юра, крен большой!” Тот отвечает: “Приготовиться к покиданию!” — и открыл кран принудительного сброса крышек люков — у всех! Костя почувствовал при этом, что высота небольшая: не ударило по ушам. Когда разгерметизация машины происходит на большой высоте, кабина обычно наполняется туманом — ничего такого также не было... Щербаков сидел задом наперед. Подождал — никаких команд нет. Ну и сиганул. Когда он выскочил из кабины — начало его ломать сильно, скоростной напор был очень большим. Но он спинкой вперед летел, и, видимо, она его и спасла. Потом

кресло легло на спину, ремни расстегнулись, а из кресла Костя вылезти не может — ножные захваты не отстегнулись. Костя — мужик здоровый, вырвался из кресла, оттолкнул его — и сразу же парашют наполнился. Только Щербаков успел оглядеться — увидел вдалеке два парашюта. И вскоре повис на дереве. Слез с дерева, подбежали какие-то ребята и говорят: там два парашюта видели. Подошли — оказалось, парашюты тормозные. Приблизился какой-то мужик на лошади: «Вон там ваш человек лежит». Подъехали — на полураскрытом парашюте лежал сильно изувеченный Гавриленко. Рядом — кресло. Видимо, он не отделился от кресла. Или его в воздухе задело какой-то деталью... Алашеева не было. Костя позвонил из сельской управы на базу в Жуковский, сказал, где их искать. На следующий день организовали поиски, прочесывание местности по направлению полета. Нашли куски руля высоты, потом куски стабилизатора (стабилизатор машины имел руль высоты, который стопорился специальным механизмом). Все это по кускам отломилось, и найденные обломки потом выложили в ангаре. Основную часть машины также нашли: как говорили очевидцы, было такое впечатление, что ее кто-то взял за хвост и ткнул в землю. Осталась только яма с керосином и груда обломков».

Ульянов не согласен с теми, кто утверждал, что «руководители летных испытаний были виноваты в том, что не могли увидеть опасности», подстерегавшие «22-ю» машину. Не согласен и с обвинениями в адрес начальства в связи с тем, что не было самолета сопровождения: «Никакого самолета сопровождения в то время не было. Не было нужного для этого самолета, да и не было это принято! Сопровождать начали на серийном заводе в Казани, когда туда пригнали самолет Як-25. Потом это стали использовать и здесь у нас, в Жуковском: начали летать с сопровождением — там, где это было возможно. А в те времена никто «22-ю» машину на сверхзвуковой скорости сопровождать не мог! Во-первых, сверхзвук, во-вторых, дальность большая: разгонялся самолет долго — под Пензу уходил. Словом, не было таких самолетов».

Надо сказать, последующий опыт сопровождения полетов оказался весьма полезным. На заводе в Казани самолеты облетывали заводские летчики Б. В. Машковцев и А. М. Исаев, а сопровождали их на Як-25 летчики ЛИИ М. В. Петляков, В. Н. Ильин, М. П. Киржаев, заводской летчик В. Свиридов. С ними летали иногда ведущие по машинам Л. Г. Гладун, Л. А. Юмашев, и их советы экипажам Ту-22 были важны.

По мнению Ульянова, причину катастрофы выяснили очень быстро, и неверно утверждение, что она стала известна, лишь когда были проведены дополнительные эксперименты и расчеты: «Не надо было их делать! Потому что детали от самолета разложились так четко, как никогда (а я много пережил всяких авиационных событий). Нарисовали нам маршрут полета, прошли мы по лесу и собрали детали: сначала кусок руля высоты с одной стороны, а потом кусок руля с другой стороны, затем кусок стабилизатора... Было совершенно очевидно, что машина стала раз-



валиваться, начиная с руля, со стабилизатора, с хвоста! Самолет остался без хвоста — и неустойчивым, и неуправляемым! Тогда не было никаких аварийных регистраторов. Но еще до того, как похоронили экипаж, причину катастрофы уже прояснили...»

Не согласен Ульянов и с теми, кто говорит: «Нечего было сидеть Алашееву, надо было нажать катапульту...» «Во-первых, на 22-й машине катапульту не надо было нажимать. Там было сделано так. Сначала на поручнях справа и слева надо было толкнуть вперед две боковые ручки. При этом конец поручня поднимался вверх, сбрасывался люк, срабатывал подхват ног и подтяг плечевых ремней. После этого надо было нажать рукоятку под поручнем, и происходило катапультирование. Думаю, что Алашеев пытался что-то сделать с машиной. А потом, когда стало ясно, что она неспасаемая, у него уже не осталось времени», — таково мнение Михаила Владимировича.

Принимая логику его рассуждений, должен все же сказать, что причина этой катастрофы весьма долгое время была, а для кого-то остается и поныне предметом споров.

Старейший туполевский летчик-испытатель Михаил Александрович Нюхтиков, один из критиков Алашеева, при всем уважении к молодому летчику не раз повторял, что М. М. Громов, в бытность свою начальником управления летной службы министерства, дал не очень лестную характеристику Ю. Т. Алашееву и другому летчику-испытателю этого самолета В. Ф. Ковалеву, которых туполевцы приглашали к себе в испытатели. Громов якобы сказал одному из руководителей летных испытаний ОКБ Туполева Е. К. Стоману, что они — летчики хорошие, но у них есть один дефект: они теряются в экстремальных условиях.

— А почему Михаил Михайлович Громов столь строго отнесся к Алашееву и Ковалеву? — спросил я Нюхтикова. — Было ли это оправданно?

— Вполне! Но Громов не был строг до конца. Он позвонил на туполевскую базу Стоману и предупредил: «Я Вам не рекомендую брать этих двоих — Ковалева и Алашеева...» Стомана он обожал, тот его когда-то спас. Громов имел такую манеру: на штопор летать только без парашюта! Психологически он был прав во многом и исходил из того, что летчик при этом максимально собирался, зная, что у него только один выход — выводить машину из штопора. Ну и вот однажды перед таким полетом Стоман, чувствовавший особую сложность характеристик штопора самолета Н. Н. Поликарпова Ил-400, который предстояло испытывать Громову, просто заставил летчика, несмотря на его возражения и уверенность в



*М. М. Громов*

себе, парашют все-таки надеть... И Громов действительно, как ни крутился, при всем своем искусстве вывести самолет не смог: спасся он на парашюте, притом выбросился уже у самой земли. Е. К. Стоман, а также М. М. Егоров были, если говорить по-современному, ведущими инженерами на АНТ-25 при выполнении рекордных полетов. Так что Стоману Громов оставался все время благодарен и уступал ему даже там, где надо было проявить твердость. И тут он уступил. Алашеев погиб на первом экземпляре Ту-22. А другой экземпляр машины разложил в дым Ковалев. У него, — продолжал, не особо зажигаясь, Михаил Александрович, — отказал один двигатель. Он тянул, тянул, оставалось совсем немного. Но когда ему показалось, что до полосы не дотягивает, пошел на вынужденную. Ударился шасси перед рекой. От удара кабина отвалилась. Самолет почти весь остался на месте, словно прилип к земле, а кабина перелетела на другой берег и продолжала скользить по земле... Я в это время с Зосимом Данилой Степановичем рядом стоял, на КДП. Вот он и говорит: «Опять мне не повезло». Ведь при его-то руководстве Алашеев убили, и Зосим справедливо чувствовал свою личную ответственность за оба происшествия. Он потом приложил руку к тому, чтоб меня выжить с испытательной работы — возможно, именно из-за моего особого поведения в связи с испытаниями опытного Ту-22. Машина, чувствовалось, была отличной, но частично и руководители летных испытаний были виноваты в том, что не смогли увидеть опасности...

Машина, которую испытывал Алашеев, была своеобразной. Напрашивалось использование на многорежимном самолете, имевшем большое смещение аэродинамического фокуса при переходе от дозвуковой скорости к сверхзвуковой, цельноповоротного стабилизатора — без руля высоты. Но на первых экземплярах был также и руль высоты. Нюхтиков рассказывал, что специалисты не исключали возможности флаттера оперения, поэтому сам он, как опытный летчик, активно советовал поставить в кабине зеркало обзора хвоста: «Когда рассматривался макет этой самой машины, “105-й”, я тоже там в зале долго крутился около него и говорю: “Братцы, надо же поставить вам зеркало заднего обзора: оперения-то не видно”. Мне отвечали с укором: “Что ты! Тебе что ли на ней летать?” “Не мне, так вам”, — возражал я, но никто, включая Алашеева, не слушал».

Накануне своего последнего полета после вполне успешного — предпоследнего — Алашеев, подойдя к Михаилу Александровичу, который, по всей видимости, порядком уже ему надоел своими сомнениями и предостережениями, похлопал его по плечу: «Ну что, Михаил Александрович, ты боялся, а самолет-то вон какой!»

Нюхтикову показалось, что Алашеев теряет необходимую осторожность и не слышит предостережений. Годы спустя Михаил Александрович вспоминал, как пытался увещевать Юру: «Ты только начинаешь летать, тебе еще за звук ходить надо!» Но Алашеев не слышал. Старый летчик считал, что в роковом полете у Алашеева наступил тот самый шок, о котором предупреждал Громов...

В полетах, а они шли с нарастанием скорости, и последний полет не был исключением, возникали вибрации хвостовой части самолета. Это стало известно потом, после того как были проведены дополнительные расчеты и эксперименты. А в воздухе понять причину тряски и резкого изменения шума оказалось непросто. «Был бы самолет сопровождения, — настаивал Нюхтиков, — он, конечно же, сообщил бы, что хвост разлетается и что надо немедленно покинуть машину. Алашеев вместо этого спросил штурмана: “Слушай, что это такое, помпаж что ли?” Алашеев дал команду покинуть машину и сбросил крышки люков. Бортрадист К. А. Щербаков первым понял, что положение критическое, высота мала, и катапультировался. Едва наполнился парашют, он повис на дереве. Штурман И. Е. Гавриленко катапультировался очень поздно и погиб. У самого Алашеева, который даже не пытался катапультироваться, — продолжал Нюхтиков, — наступило шоковое состояние...» Я с сомнением переспросил Михаила Александровича о шоке, и он сказал: «У нас, у летчиков, если к чему-то не подготовлен, возможен и страх, и шок...» (С этими рассуждениями Нюхтикова можно было бы в какой-то степени согласиться, если не знать весьма убедительных возражений на тот же счет Ульянова. К тому же флаттер, а случился именно он, — явление чрезвычайно скоротечное, порой оно подобно взрыву, и вряд ли сторонний наблюдатель мог бы успеть что-либо посоветовать летчику.)

Молодой в ту пору летчик-испытатель Сергей Агапов Алашеева видел, но знал лишь понаслышке. Как он вспоминал, об Алашееве говорили уважительно: «Летчик сильнейший, умница. Хорошо развит, на рояле играет... Но своенравный, настырный человек. Чувствовал свою силу и превосходство...» Рассказывали, что в ночь перед полетом он с друзьями основательно засиделся. Но было ли это причиной катастрофы, никто утверждать не мог. Удивлялись и не могли объяснить, почему сильнейший летчик не мог сказать ни слова ни экипажу, ни наземной службе — что же там случилось. Было даже такое предположение, что его кресло могло провалиться в шахту вниз, и он самолетом мог в это время не управлять...

(С этой версией согласиться трудно. Повторимся, Алашеев сам дал команду приготовиться к покиданию и сбросил крышки, это означает, что на момент сброса люков командир был на месте. Как говорил Ульянов, после изучения остатков кабины комиссией был сделан вывод, что командир попыток к покиданию не предпринимал.)

Агапов продолжал: «Помню, однажды я забыл включить на “128-й” демпфер сухого трения. (Первое время запрещено было включать его на земле — это было сделано потом. Поначалу его включал летчик — лишь при достижении определенной скорости полета, перед сверхзвуком.) Естественно, что при множестве забот о необходимости включения демпфера можно было забыть, как это и случилось со мной. При числе  $M=1,3$  началась мощная тряска. Я сразу понял, в чем дело, и включил необходимый тумблер. Честно сказал В. Н. Бендерову о своем упущении. Не исключено, что природа тряски у Алашеева и у меня была одной и той же.

Совершенно непонятно, зачем было оставлять руль высоты на машинах с поворотным стабилизатором. Нас даже заставляли на той же «128-й» садиться с освобожденным от замка рулем высоты — на случай отказа гидравлического управления стабилизатором. Как раз на рулях стояли демпферы сухого трения. Никогда у нас управление стабилизатором ни на «22-й», ни на «128-й» не отказывало. А неприятностей от руля высоты было немало. Потом уже, много позже, от рулей высоты на этих машинах отказались...»

И многие другие специалисты, в частности в ЦАГИ, видели наиболее вероятным источником катастрофы руль высоты самолета, ставший возбудителем флаттера хвостового оперения... Одно надо уточнить: демпферы сухого трения стояли только на «22-й» машине и только на руле направления, а также на элеронах-закрылках. В Казани однажды произошла катастрофа, когда забыли включить демпфер сухого трения на руле направления; экипаж начал разгон, и на скорости около 800 км/ч отвалился киль... И еще: на Ту-128 рули высоты остались, и с ними никаких проблем на этом самолете не было...

О том, что произошло с Алашеевым на «105-й», автор расспрашивал и Алексея Петровича Якимова. «Он виноват только в одном, — сокрушался старый летчик, — почему не спасся!.. Его обязанность в такой зверской обстановке заключалась в одном-единственном — сохранить себя. Я два раза горел... и, главное, все делал для того, чтобы остаться в живых, рассказать конструкторам о происшедшем! А Юра... Ну, там... мотивы всякие... семейные, такие-сякие. Понимаешь, Юрка вел себя что-то... не совсем степенно, так что ли будем говорить...»



*Ю. Т. Алашеев за штурвалом самолета Ту-104*

Петр Иванович Казьмин был командиром отряда ЛИИ, в который входил Алашеев, более того, он был его старшим другом. Он вспоминал Юрия как талантливого молодого летчика, а о проказах молодости — что было, то было! — говорил только с улыбкой и без тени осуждения. А вот Алексей Петрович Якимов, возглавлявший в свое время летную службу туполевцев, был к Юрию Алашееву гораздо более строг:

— Он же связался, работая по Ту-104, с разными... Пошли там пьянки-гулянки... Не знаю, но прыгать ему надо было! Там и прыгать-то! Вот из МиГа мне надо было вылезать, катапульт-то не было. Собственными силами, собственной изворотливостью — черт его знает какими чудесами — все-таки выбрался. А там что, нажал кнопку — и вылетел!

— А он и попытки не делал...

— Нет! Щербаков Костя тогда спасся, а штурман погиб — его чем-то ударило...

Константин Александрович Щербаков — один из наиболее уважаемых туполевских испытателей. Зная о его объективности, я спросил:

— Что Вы вспоминаете о Юрии Тимофеевиче Алашееве? Как-то Алексей Петрович о его семейной жизни говорил не очень уважительно что ли, даже критически. Это касалось также Александра Даниловича Калины и Владимира Федоровича Ковалева. Были ли для этого основания? Или Алексей Петрович чрезмерно строг?

— Это длинная, длинная история! Мне не хочется об этом говорить.

— Я понимаю. Но слова Якимова сказаны громко. Хотелось бы защитить Алашеева. Может быть, это не его вина. Может быть, это обстоятельства, жизнь такова...

— Обстоятельства такие, летный состав знал, что он был любитель погулять. Ну а тогда среди баб летчиков модно было писать в партком или еще куда-то. Алашеев, Сухомлин, Ковалев, Малхасян, Силенко, Жила, и не только они, попали под прицел. (Говорили, к примеру, что Сухомлин где ни служил, оставлял семейство.) Бумага есть, человек есть — партком занялся ими. А Алашеев, подполковник, числился на военной службе. Ему пригрозили отправить в войска. И остальным чем-то пригрозили, после этого все хором примирились. Только один Ковалев, как боец, остался при себе: не вернулся к своей жене... Правда, он нашел себе женщину-прокурора, которая через какое-то время «законно» выставила его из их квартиры. Финал был таков, что его женам можно было хоть метлой отметать поклонниц. Покойный Плаксин Вася грустно пошутил: «Молодец Валька, всех своих “сотрудниц” собрал себе на похороны».

— В общем, Якимов был все-таки прав, что ребят черт попутал...

— Было что-то...

К тому, что сказали Нюхтиков и Якимов о сути технических и организационных проблем в ОКБ, уместно добавить воспоминание летчика-испытателя ОКБ Туполева А. Д. Бессонова. После ряда тяжелых ЧП на испытательной базе и катастрофы «105А» А. Н. Туполев собрал всех лет-

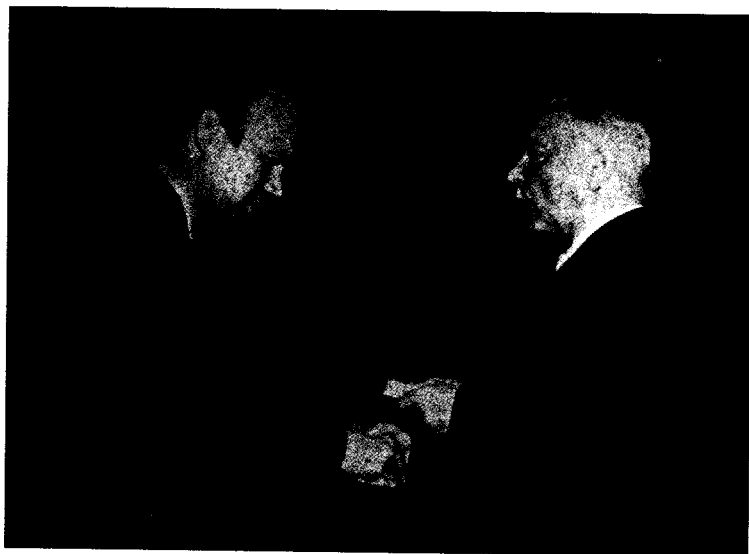
чиков и выслушал их. У каждого были свои претензии. Бессонов, в частности, сетовал на то, что в Школе летчиков-испытателей делал по три полета в день, а у туполевцев почти не летал вовсе.

Туполев тогда записал на своем листочке одно слово и подчеркнул: «Тренировки!»

«Старики» выступали в основном против Д. С. Зосима. Туполев после долгой паузы и молчаливого осмысления услышанного сказал то, что Бессонов запомнил крепко: «Да, мы долго будем ощущать уход Стомана Евгения Карловича...»

Евгений Карлович Стоман — Карлыч — был поистине легендарной личностью. Начальник туполевской летной испытательной станции еще в 30-х годах, он был уже тогда непререкаемым авторитетом. Е. К. Стоман возглавлял летно-экспериментальную станцию базы вплоть до своей смерти в 1964 году. (Тогда в ЛЭС было еще относительно мало народу, и она была определенное время самостоятельным подразделением базы. Позже она вошла в ЛИК — летно-испытательный комплекс — наряду с расчетно-экспериментальным комплексом — РЭК. РЭК организовал Д. С. Зосим, в него входили бригады аэродинамиков — П. М. Лещинского, прочнистов — В. В. Велеско, самолетных систем Г. В. Немытова, двигателистов — Б. И. Шафермана... Всего в ЛИКе было около полутора тысяч сотрудников.)

Молодой в ту пору, а впоследствии старший летчик-испытатель фирмы, Э. В. Елян вспоминал, что А. Н. Туполев во время той памятной встречи не считал возможным винить в катастрофе Д. С. Зосима. Более того, он признал, что виновато КБ, виновата наука: «Это беда нашего



*К. Е. Ворошилов вручает награду Ю. Т. Алашееву*

конструкторского бюро, мы просчитались в связи руля высоты и стабилизатора, в замковом устройстве, фиксирующем руль на сверхзвуковой скорости. Думаю, что это флаттер. Флаттер в очень трудной для анализа околозвуковой области скоростей полета».

А. Д. Бессонов и другой туполевский летчик-испытатель Е. А. Горюнов не исключали, что у Алашеева наступил не шок, а осложнения, связанные с переходом с основной системы управления самолета (с помощью поворотного стабилизатора) на аварийную — с управлением с помощью руля высоты. Это требовало повышенного внимания и больших усилий, потому, возможно, Алашееву было не до сообщений на землю... (И эта версия сомнительна, поскольку замок руля высоты, судя по останкам, которые видел Ульянов, был закрыт.)

Как рассказывал Бессонов, с тряской рулей и элеронов при околозвуковой скорости, аналогичной той, с которой впервые столкнулся Алашеев, они встречались потом и на Ту-128. Установка демпферов сухого трения позволила нормально проходить околозвуковую область и выходить на сверхзвуковую скорость. Пока демпферы не установили, летчики при наступлении тряски немедленно убирали газ. «Алашеев, может быть, немножко затянул, возможно, он хотел разобраться в явлении, — предполагал Бессонов. — Для него это было неожиданно. А мы были уже подготовлены к этому...»

Арсений Дмитриевич Миронов, в ту пору относительно молодой инженер, а впоследствии — крупный ученый, начальник ЛИИ, был назначен председателем аварийной комиссии в связи с катастрофой экипажа Алашеева. Как он вспоминал, первую деталь, которая относилась к оперению, нашли в 17 км от места падения самолета, и вся эта дистанция по нарастающей была усеяна обломками стабилизатора и другими отваливавшимися деталями самолета. Никакие записи контрольно-записывающей аппаратуры — КЗА — не сохранились. Складывая по кусочкам информацию, после обсуждений со специалистами ЦАГИ и ЛИИ члены комиссии пришли к выводу, что случился флаттер системы стабилизатор — руль высоты. Туполев поначалу не согласился с этим мнением, назвав причиной катастрофы помпаж двигателя. Мотористы — члены комиссии категорически с этим не соглашались. На последней стадии расследования Миронова пригласили на коллегию министерства. Туполев сидел рядом с министром П. В. Дементьевым. Когда Миронов произнес в первый раз слово «флаттер», Туполев вскочил и визгливым голосом спросил: «Петр Васильевич, что это какой-то мальчишка докладывает нам ерунду?!» Дементьев дал Туполеву выговориться, а потом сказал: «Ну ладно, это же предварительная точка зрения комиссии. Александр Иванович Макаревский — мудрый человек и специалист в этой области, мы в дополнение к аварийной комиссии создадим экспертную комиссию под председательством начальника ЦАГИ...» После этого Миронова отстранили от разбирательства, но следующие машины были уже без руля... «Из рассказа спасшегося радиста мы знали, — вспоминал

Арсений Дмитриевич, — что командир после того, как затрясло, дал команду прыгать. Знали мы также, что Алашеев кому-то говорил перед полетами, что если придется, то прыгать он не будет. Было ли это желанием спасти машину любой ценой или причиной было что-то другое, осталось неизвестным... Но в этом было нечто мистическое...»

По мнению специалиста ОКБ Туполева по системам управления Майи Исааковны Лейтес, причиной катастрофы Алашеева было смещение вперед аэродинамического фокуса самолета вследствие упругих деформаций конструкции при полете на большой скорости на малых высотах. Явление это якобы было неизвестно, а на статически неустойчивом самолете летать практически невозможно. В действительности же о неблагоприятном влиянии упругих деформаций на запас устойчивости подобных самолетов было хорошо известно еще в конце 50-х годов — и в ОКБ Туполева (благодаря работам Б. Л. Меркулова), и в ЦАГИ. Официальная версия о флаттере хвостового оперения, по нашему мнению, была вполне обоснованной — неслучайно от руля высоты в дальнейшем отказались. Но и М. И. Лейтес, несомненно, отмечает существенную особенность, и она права в том, что кардинальное улучшение характеристик машин Ту-22 во многом обязано улучшениям, которые были внесены в систему управления самолета группой молодых в ту пору специалистов ОКБ под руководством В. М. Разумихина, в которую входила также М. И. Лейтес и которую активно поддержал главный специалист ОКБ по системам управления Л. М. Роднянский. В дальнейшем мы не раз будем обращаться к оценкам и суждениям Вадима Михайловича Разумихина. В том, что касается проблем самолета Ту-22, они практически совпадают с тем, что говорила его сотрудница М. И. Лейтес.

Некоторые летчики, в частности М. В. Козлов, вину за случившееся с Алашеевым возлагали во многом все-таки на Д. С. Зосима. (В русском языке есть немного более мягких слов, нежели «вина»: упущение, недосмотр... Но автору они представляются более справедливыми и уместными, когда обсуждаются сложные события, касающиеся многих, и заслуженных, людей). Данила Степанович, человек опытнейший, бывало, старался подписывать летное задание после полета, когда было уже ясно, что все обошлось без проблем. Что было, то было. Но и он не заслужил обвинений. Все же старейший летчик-испытатель М. А. Нюхтиков согласился с теми, кто считал, что надо бы громко сказать о недостатках в работе Данилы Степановича Зосима на партийном собрании. Михаил Александрович предложил тогда другому ветерану И. М. Сухомлину: «Слушай, ты — лучший оратор, давай ты и скажи!» Сухомлин согласился и выступил... «На следующий день, — рассказывал Нюхтиков, — Туполев собрал нас всех и приказал: “Сухомлин, встать!” Поставил его по стойке “смирно” и давай отчитывать: “Как Вы смели без моего ведома расписывать моего подчиненного, да еще на общем собрании?!”» Михаил Александрович рассказывал, что у него было желание встать рядом с Сухомлиным, но в последний момент остановился... Туполев совершенно ис-



кренне защищал Д. С. Зосима, и никто тогда не мог его убедить в виновности Даниила Степановича. Лишь потом, успокоившись, Туполев журил летчиков за то, что они не пришли сначала к нему.

Э. В. Елян вспоминал: «Д. С. Зосим к летчикам относился неплохо. Но имел среди них стукача. Об этом по пьянке проговорился сам стукач-штурман, которого потом уличили — с помощью спецмилиции и неотмываемой краски — еще и в регулярном воровстве... Вместе с тем Зосим был неплохим дипломатом. А вот начальник лётно-испытательного комплекса Н. В. Лашкевич, а также И. М. Сухомлин его просто не переносили. Человек осторожный, Данила Степанович, когда Туполев приезжал на базу, держался от него далеко. Андрей Николаевич был строгим, и Зосим побаивался попасть под его горячую руку. Но ничего плохого о Зосиме я сказать не могу.

Н. В. Лашкевич был сильным организатором. Зосим стоял над ним. Лашкевич к лётному составу был спокоен и мало его касался. Он был более связан с бортинженерами, ведущими инженерами — он ими руководил. С этим делом он справлялся хорошо — а экипажей-то много было! Он был спокойным человеком, порядочным, ответственным. Любил выпить... Я к Николаю Васильевичу относился очень уважительно. Когда Зосима убрали и меня посадили на это место, у меня был огромный кабинет, а у Лашкевича — маленький (он сидел рядом). У нас был общий секретарь, и мне даже было неудобно перед ним. Но он никогда никакого недовольства по этому поводу не выказывал...» Елян знал о сложных отношениях с Лашкевичем и Сухомлиным Михаила Александровича Нюхтикова и полагал, что, «может быть, Нюхтиков не уважал Лашкевича за то, что он был близким другом Сухомлина...».

Один очень хороший летчик, обижавшийся на автора за то, что он выставляет напоказ прегрешения летчиков, якобы забывая об их потемках, поправлял Еяна: «Штурман тот (летчик называл известную фамилию) был сексотом не у Зосима, а у Якимова. Я ему говорил: “Мы с тобой пьем каждый день, и почему-то Якимов о нас знает все! Все — надежные люди, значит, это ты нас закладываешь!” Штурман сам признался, что так оно и было...»

Алексей Петрович Якимов продолжал: «Юра Алашеев пришел к нам из ЛИИ. Летал он отлично, хороший был летчик, энергичный. Но у него было излишнее самомнение. Он мог говорить о своей исключительности даже среди выдающихся летчиков, таких как Ю. А. Гарнаев, Ф. И. Бурцев... Алашеев, повторяю, обязан был спастись на Ту-22. Обязанность летчика — понять, спасаемая машина или неспасаемая. Так же как А. Д. Перелет должен был спастись на Ту-95, ибо его машина была неспасаемой. Так же было и у Юры. В этом деле нередко сказываются все-таки накладки бытовые. Алашеев, отлично проведя испытания Ту-104, сдружился с летчиками ГВФ, с бортпроводницами... и порхал. Возможно, на фоне его семейных неурядиц и произошло у него в последний момент какое-то заклинение в мозгу. Ему надо было катапультиро-



*И. Д. Иванов, В. Н. Бендеров, В. Ф. Ковалев, Ю. Т. Алашеев, К. И. Малхасян,  
Н. Ф. Майоров у самолета Ту-104*

ваться!.. Ведь ясно было, что машина — неспасаемая!.. Возможно, впрочем, что дело в другом... Возможно, он надеялся вытянуть машину...»

Самое удивительное для меня то, что Якимов на протяжении многих лет не менял раз данных, в том числе и жестких, оценок. В этом проявлялись последовательность и сила характера. А когда я сказал, что мне важно сказать о каждом летчике все, что возможно, хорошее, Алексей Петрович припомнил, что Алашеев был назначен вторым пилотом в его экипаж, который поднимал опытную машину Ту-114. Это было несомненное доверие. Вместе с экипажем под командой Якимова Алашеевым была выполнена большая подготовительная работа — и в КБ, и на базе. Слетать ему не удалось, его забрали ведущим летчиком на испытания Ту-22 (это было еще большее доверие), и заменил его на «114-й» Нюхтиков. «Хорошую работу выполнил Алашеев по Ту-104, — говорил Якимов. — Ведущим инженером по этой машине был В. Н. Бендеров, с которым они были дружны... Это была маленькая голубка, хорошо сработанная...»

Якимов, в ком и в 90 лет текла кровь авторитетного парторга и депутата, был весьма строг в оценке другого летчика — В. Ф. Ковалева, полагая, что и в его аварии на опытной машине Ту-22, о которой мы подробнее расскажем в дальнейшем, не обошлось без житейских проблем: «С Ковалевым у меня отношения были строго официальными. Вот в со-

седнем доме живет его жена... Господи, за десять лет моей работы начальником сколько женщин, сколько неблагополучных семей обращалось ко мне: "Помоги!" И Ковалев... Бросил семью, закрутился с какими-то красотками, перебрался в Москву. Они его и доконали...»

У Алексея Петровича Якимова, повторюсь, была возможность смягчить свои оценки. Но на правах старшего товарища Алексей Петрович считал возможным и даже необходимым говорить то, что знал, без прикрас. Мог говорить так, хорошо зная и о немалых заслугах человека, которого уважал.

Конечно, Алексей Петрович знал, что с его оценками согласны далеко не все. В частности, это — М. В. Ульянов: «Нехорошо говорит Якимов, будто Алашеев пришел летать после загула. Я уважаю Алексея Петровича, люди шли к нему как на исповедь... Ну погулял человек, ну и что?.. Когда Алашеев погиб, мы очень часто ходили в его семью. Лешка, его сын, был тогда совсем маленьким — грудничком, Олег — постарше, а средним ребенком была дочь Алашеевых. Великолепный человек, Юрий Георгиевич Ефимов нас организовывал и в этом. Так вот, в семье Алашеевых мы не видели семейной разрухи. Было спокойствие и равновесие. Основным приоритетом было достойное воспитание и обучение детей...» Один из них, Олег Юрьевич Алашеев, — сегодня в числе первых руководителей фирмы Туполева.

Главное же, что надо сказать, Юрий Тимофеевич Алашеев вошел в историю авиации как выдающийся летчик-испытатель, отдавший



*Ю. Т. Алашеев, В. И. Богданов, В. М. Королев, Ю. Т. Селиверстов,  
А. П. Якимов, К. И. Малхасян*

жизнь в продвижении человека по скорости. Михаил Владимирович вспоминал: «У Юрия Алашеева был закадычный друг Валентин Волков, летчик-испытатель яковлевской фирмы (эту историю мне рассказал брат Волкова). Когда Алашеева хоронили на кладбище в Жуковском, Валентин сказал: “И меня здесь положат”. Так и получилось, он погиб шесть лет спустя, и их могилы — рядом. Был такой самолет двухместный Як-30 — первый реактивный спортивно-тренировочный самолет. Волков полетел на нем с дамой — мировой рекордсменкой. Когда они сажались в самолет, дама сказала: “Я им сейчас покажу, как летать надо”. Ну и показала. Летали они чуть ли не с Центрального аэродрома, и у них отломилась в полете консоль крыла. Тогда не было никаких “черных ящиков”. На самолете были катапульты, но никто не прыгнул. Существовала молва, что рекордсменка была не пристегнута, а Валентин из мужской гордости не стал прыгать. Они упали во двор института Курчатова...»



*В. Ф. Ковалев*

Действительно, В. М. Волков погиб в сентябре 1965 года. Он четыре года проработал в ЛИИ после окончания Школы летчиков-испытателей, прежде чем стать в 1954 году старшим летчиком-испытателем ОКБ А. С. Яковлева. Он впервые поднял в воздух ряд основных машин ОКБ и был высшим профессионалом. Но то, что виновата в катастрофе известная авиационная спортсменка, а это была Розалия Шихина, — не более чем распространенная молва и предположение. Она была разумным человеком, научным сотрудником ЦАГИ, но главное, — очень опытным пилотом. Летчик-инструктор Центрального аэроклуба, она была абсолютной чемпионкой страны по самолетному спорту. А в 1964 году вышла победителем мирового первенства в Бильбао...

Валентин Федорович Ковалев родился в 1914-м, в Баку. После окончания 9 классов средней школы в 1933 году он поступил в летную школу ГВФ. Завершив учебу, работал пилотом. Во время войны участвовал в обороне Ленинграда, а также взятии Кенигсберга и Берлина. С 1947 года работал летчиком-испытателем в НИИ-17, а затем в течение 5 лет — в ЛИИ. С 1955 по 1962 год он — летчик-испытатель ОКБ Туполева. Вместе с В. А. Комаровым и С. Н. Анохиным, вслед за ними, Ковалев выполнил уже упоминавшиеся испытания самолетов Ту-104 и Ту-16, вызванные рядом катастроф этих самолетов, обусловленных выходом на большие углы атаки.

Об этой весьма важной и сложной работе, о разной оценке ее глубинной сути специалистами ЛИИ, ЦАГИ и ОКБ автору уже доводилось весьма подробно писать в книге «Сергей Анохин со товарищи». Вот еще одно суждение — летчика-испытателя гражданской авиации В. Ч. Мезоха: «В начальный период эксплуатации у Ту-104 выявился конструктивный недостаток: в условиях усиленной турбулентности — недостаточный запас руля высоты “от себя”. При вертикальных порывах самолет попадал в “подхват”, то есть самопроизвольное увеличение угла атаки при неизменном положении руля высоты и штурвала. По этой причине потерпели катастрофу два самолета с пассажирами. Первая произошла в 1958 году, когда командир корабля Барабанов под Биробиджаном пытался верхом “перетянуть” грозу, забрался на большую высоту, где самолет в продольном отношении неустойчив, и от вертикального порыва свалился и погиб. Вторая случилась недалеко от Казани, в районе Канаша. Самолетом управлял известный рейсовый пилот Гарольд Кузнецов, одним из первых переучившийся на Ту-104. И вот при ясном небе самолет попал в условия сильной турбулентности, видимо, пересекал или тропопаузу, или струйное течение. Его бросало с такой силой, что радист в отчаянии кричал: “Нас болтает! Помогите!” Словом, самолет также свалился.

Для выяснения причин провели испытания летчик-испытатель туполевской фирмы Ковалев и летчик-испытатель ЛИИ Комаров, оба — Герои Советского Союза. В одном из полетов они даже переворот сделали, конечно, непроизвольно. И установили, что недостаточен запас руля высоты “от себя”. В результате был увеличен диапазон отклонения руля высоты, изменен угол установки стабилизатора, ограничен “потолок” самолета, то есть предельный эшелон. Больше такие катастрофы не случались.

Меня, — продолжал В. Ч. Мезох, — немало удивило: однажды А. Е. Голованов (как создатель и бывший командующий Дальней авиацией, он, естественно, поддерживал связи с командованием) позвонил в штаб и спросил военных, какие меры они приняли на Ту-16 для устранения этого опасного недостатка. К своему изумлению, он обнаружил, что там об этом вообще ничего не знают, как летали, так и летают...»

Как представляется, это несколько упрощенный взгляд уважаемого летчика. Насколько известно автору, явление было изучено (прежде всего в ЦАГИ и ЛИИ) во всей гораздо большей его сложности, причем важные изменения коснулись как самолета Ту-104, так и Ту-16. Более того, летные исследования на самолете Ту-16 шли опережающим темпом, поскольку на этом военном самолете имелись штатные средства спасения экипажа. А вот гражданский вариант самолета — Ту-104 — пришлось дооснащать ими, как и противопожарными парашютами...

Уйдя на пенсию, Ковалев продолжал работать в родной фирме. Не все знают, что ОКБ Туполева создало первые отечественные быстроходные торпедные катера еще до войны и продолжало заниматься малым боевым флотом, в частности на подводных крыльях, и впоследствии. Так вот, перестав летать, Ковалев продолжил испытания — скоростных ка-

теров-амфибий на Москве-реке и Ладожском озере. Валентин Федорович был награжден 11 орденами и рядом медалей, в том числе золотой медалью Героя...

О подробностях тяжелой аварии экипажа Ковалева на Ту-22 известно со слов основного потерпевшего — штурмана-испытателя В. С. Паспортника. Его воспоминания ценны еще и тем, что позволяют более близко узнать главное действующее лицо. «Командир нашего экипажа Ковалев был весьма своеобразным человеком, — вспоминал Владимир Степанович. — Совершенно неслучайно Сергей Бондарчук, ставя “Войну и мир”, хотел даже поручить ему роль... Наполеона. И дело было не только в его внешнем сходстве с императором, не только в его дружбе со знаменитым режиссером. У Валентина был довольно жесткий характер. Он всегда ставил себя особо. Не любил панибратства, держал (и не меня одного) в каком-то отдалении от себя. Прямая противоположность добродушному Мише Козлову. Когда мы с Ковалевым оказались в одном экипаже, нам просто приказали быть рядом, сжиться, сблизиться как-то. И мы стали постоянно летать вместе. И на Ту-104, на испытаниях, и на транспортных самолетах мы летали вместе постоянно. Негативное о нем могу сказать только одно, — улыбался Паспортников. — Наверное, ни один человек на моей памяти не храпел так сильно, как он. Стены тряслись! Иногда приходилось быть рядом. Я мучился страшно...

Как он летал — сказать затрудняюсь: в сложных условиях я с ним не встречался. Не знаю, может быть, на Ту-22 необходимы были какие-то “миллиметровые” движения. Возможно, он пилотировал резко... Правда, в полете с А. Д. Калиной я не заметил особой разницы — просто самолет был неустойчив, совершенно неустойчив на взлете...»

Если сказать точнее, самолет Ту-22 был неустойчив при пробеге на двух колесах с поднятой носовой частью. Это было связано, в частности, со смещением назад центра масс самолета. Возникла опасность удара хвостовой частью самолета о полосу, при этом действия летчика осложнялись несовершенством системы продольного управления, и прежде всего недостаточным быстродействием привода стабилизатора и склонностью системы к раскачке. Когда машину оснастили демпфером тангажа, запас устойчивости возрос, и решена была также и эта проблема...

Об аварийной посадке Ковалева Эдуард Ваганович Елян рассказывал: «При заходе на посадку, после четвертого разворота и выхода на прямую, стал сползать газ, а командир, не заметив этого, посчитал, что у него отказал двигатель. Об этом и говорить-то как-то неудобно, настолько ошибка была тривиальной...»

Елян вспоминал, что, когда он только пришел к туполевцам, первым делом его попытался взять в свои руки именно Ковалев. «Ковалев, — говорил Эдуард Ваганович, — сразу призвал меня в методсовет — секретарем. А сам он был его председателем. Первая же его просьба показала мне странной: “Эдуард, ты занимаешься “22-й”, посмотри, сколько там лишних приборов в кабине...” Очевидно, ему было тяжело летать на этой

машине, видимо, он все-таки не справлялся и предложил обратиться в ОКБ с предложением убрать определенные приборы. Я сказал, что только изучаю машину, которая уже вышла: «Вот полетаю, тогда что-то и смогу сказать». Наверное, я тем самым расстроил его. Кто-то остроумно прозвал его Наполеоном. Он ходил на высоких каблуках и вечно дулся... Это был уникум... Бедняга, вспоминаю, как он, бывало, не хотел лететь...»

После гибели Ю. Т. Алашеева в декабре 1959 года на серийном заводе переделали систему управления стабилизатором, и началась эпопея с самолетами «105А». Первые три серийные машины, как уже говорилось, были распределены по тематикам: на первой определялись самолетные характеристики, на второй отрабатывалось оборудование, на третьей — вооружение. Четвертая и пятая машины находились на испытаниях в Летно-исследовательском институте — ЛИИ, а «шестерка» и «семерка» также пришли к туполевцам. «Первые три машины перегнали на базу где-то в августе 1960 года, — рассказывал Ульянов. — На самолетах полностью изменили управление стабилизатором. У Алашеева на стабилизаторе был руль высоты, а здесь руль высоты сняли и заклепали хвостовую часть: две половины стабилизатора, без руля высоты, отклонялись одним приводом. Тогда для обеспечения посадки без двигателей поставили, кажется, впервые в мире, гидронасосы-ветряки. Вертушка гидронасоса выпускалась из-под крыла. Если экипаж оставался без двигателей или гидросистемы, то этот автономный ветряк обеспечивал управление стабилизатором. Управление по курсу и крену осуществлялось при этом вручную, там стояли обратимые бустера.

На самолете Ту-22 стояли необратимые бустеры с переходом на ручное управление. (Обратимые бустеры были только на первых машинах Ту-95. На их развитии — машинах Ту-142 — были поставлены уже необратимые бустеры, но с переходом на ручное управление: как только откачивала гидравлика, бустер выключался из работы и летчики переходили на ручное управление. Такая же система была на элеронах и рулях направления Ту-22.)

Первой на полеты вышла «тройка»: она не требовала доработок для полета на сверхзвуковой скорости. Командиром на ней был Валентин Федорович Ковалев, ведущим инженером — Леонард Андреевич Юмашев, штурманом — Владимир Степанович Паспортников, бортрадиостом — незаменимый Константин Александрович Щербаков. В ноябре «тройка» разбилась...»

От ведущего инженера по летным испытаниям Л. Г. Гладуна, близкого к экипажу Ковалева, я слышал такую версию случившегося. 17 ноября 1960 года они заходили на посадку после выполнения задания с курсом 123 градуса — со стороны Люберец. После четвертого разворота, выхода на прямую и выпуска шасси на высоте 300 м Ковалев начал выпускать закрылки. Сразу после этого машина стала терять высоту и скорость. Перевод вперед сектора газа ничего не изменил: самолет продолжал терять скорость и высоту. Поперек направления полета протекала речка

Пехорка. По словам Гладуна, Ковалев сказал обеспокоенному бортради-сту: «Не мешай, Костя, сейчас биться будем. Вызывай на старт пожарную и санитарную машины!»

М. В. Ульянов, не согласный с критикой Ковалева за «житейские проблемы», был уверен также, что посадку Ковалева многие описывают неточно: «Они заходили на посадку со стороны Быково. Сейчас редко это практикуется, а тогда это было нормально. Если ехать из Жуковского в Москву через Островцы, дорога выходит в поле. Так вот, машина упала правее моста через речку Пехорку. Между третьим и четвертым разворотами при заходе на посадку у самолета пропала тяга двигателя. Ковалев начал двигать рычагами управления двигателем — РУДами: никакой реакции, машина продолжала снижаться. Не разобравшись, в чем дело, командир убрал обороты обоих двигателей и решил садиться в поле. Щербаков у него спрашивает: “Командир, что делать будем?” — “Чего делать будем — биться!” Тогда Щербаков по радио передал на аэродром: “Пришлите скорую помощь и пожарных!” Машина продолжала снижаться, и первый удар пришелся (если смотреть с моста на реку в сторону Москвы) в правый берег. От удара хвостом о противоположный берег отломилась по бомболюку и затормозилась хвостовая часть: стабилизатор, двигатели, кусок фюзеляжа. Все остальное пронеслось метров на пятьсот вперед. Основные стойки шасси попали в канаву, фюзеляж разломился по злосчастному 33-му шпангоуту, по которому всегда ломалась “105-я” машина. Кабина экипажа отломилась и улетела метров на 200 вперед — подальше от загоревшегося крыла и остатков фюзеляжа. Шасси было выпущено, поэтому кабина не крутилась, проскользила юзом и остановилась. Это мне уже рассказывал Костя Щербаков: пока машина еще двигалась, он успел открыть свой люк над головой, и, когда кабина остановилась, его не зажало и он выскочил. Подбежали какие-то ребята. Ковалев кричит: “Меня спасайте!” Ковалева вытащили через форточку. Хотели вытаскивать Паспортникова (он в носу сидел, около прицела, на катапультном кресле). У него тоже был люк сверху, но его заклинило. Подбежавшие трактористы с кувалдами собирались открывать нижний люк. Щербаков остановил их: “Осторожно, ребята, нельзя этого делать, там катапульты, надо ее разрядить, а потом вынимать его”. Пожара не было. Быстро прилетел вертолет, слетал на базу, забрал специалистов по средствам спасения и вернулся назад. Открыли люк, разрядили его (он тоже отстреливается). Со всеми предосторожностями заблокировали пороховой заряд кресла, выкатили его и вынули оттуда Паспортникова. Он был очень сильно побит тяжелым прицелом. Прицел сорвало с места, и он начал молотить все в кабине, в том числе и В. С. Паспортникова. Владимира Степановича привезли в больницу. Туполев организовал эффективную медицинскую помощь, и очень быстро приехала бригада нейрохирургов из Москвы. Паспортникова выходили, вылечили, и он после этого даже летал...»

Ульянов в то время работал на «двойке» мотористом, у него был пятый разряд, достаточно высокий по тем временам, и зачетная книжка



студента-заочника третьего курса института. Его послали на место падения помогать аварийной комиссии, и он увидел картину аварии глазами почти уже инженера: «Двигатели, хвостовая часть, стабилизатор, отвалившиеся первыми, лежат на берегу, как дачники. Целенькие, блестящие двигатели висят на своих местах, капоты — на своих местах. Нам дают команду проверить уровень масла в маслобаках. Оказалось: один бак — полный, а второй — пустой. Мы начинаем более детальное исследование.



*В. С. Паспортников*

Пустой бак на левом двигателе цел, а масла в нем нет. Начали открывать двигатель, обнаружили масляные потеки по двигателю. А двигатели эти были всегда чистыми, не пачкались никогда. Обнаружили, что трубка, которая подходит к экспериментальному датчику давления масла, оборвана. Видимо, поставили дюрелевую трубку с напряжением, подогнули неудачно, сказала усталость — трубка оборвалась, и масло вытекло.

Двигатели сняли немедленно и направили на завод, в Рыбинск. Датчик тот, экспериментальный, был на одном двигателе — левом, на правом его не было. Двигатель разобрали — там оказались поплавленными все подшипники. То есть двигатель работал без масла. Поставили новый двигатель на стенд, запустили, установили тот режим, который был у этого двигателя,

оборвали трубку, слили таким образом масло — и этот двигатель 30 минут работал как новый! Загорелась лампочка: «Нет давления масла». Манометр показывал ноль. А двигатель продолжал работать. И только через 30 минут его заклинило. Отсюда сделали вывод: как масло вытекло, летчик летал еще какое-то время, близкое к 30 минутам, не видя, что у него нет масла, что горит красная лампочка. Он не понял, что у него случилось, не разобрался в ситуации и решил падать...»

Известную рекомендацию А. Д. Бессонова в связи с этой аварией: «включить форсаж и уходить» — Ульянов всерьез не принимал. Он говорил: «Машина эта не летала с выпущенными полностью закрылками на одном двигателе. Надо было закрылки из посадочного положения поставить во взлетное! И ничего не случилось бы. Никакого геройства у Ковалева здесь не было. Но никто на фирме никогда сказать не мог, что он так проморгал опасность. Сам он результаты расследования в Рыбинске, конечно, знал».

Летные испытания самолета Ту-22 шли туго. Мало того, что еще у Алашеева со всей остротой проявились проблемы, связанные с флаттером горизонтального оперения, оснащенного рулем высоты. Три маши-

ны Ту-22 одновременно вели летчики-испытатели А. Д. Калина, Н. Н. Харитонов и Е. А. Горюнов. И у каждого были свои осложнения. У Харитонova однажды после взлета произошла раскачка самолета — были перепутаны знаки подключения демпферов. Харитонов, кажется, первым столкнулся с раскачкой, обусловленной ошибкой в подключении демпферов тангажа. Он едва-едва сумел успокоить свою машину. Нечто подобное повторилось у летчика-испытателя ОКБ Туполева А. С. Мелешко спустя 30 с лишним лет на пассажирской машине Ту-204 в Ульяновске. Вновь ошибочно подключили демпферы (установили задом наперед платформу с датчиками угловых скоростей) по всем трем каналам. У Бессонова, кстати сказать, также случилась раскачка, но уже на Ту-128 — и в боковом канале. На этот раз обнаружилось неверное подключение демпферов крена и рысканья.

Э. В. Елян вспоминал: «У нас были хорошие отношения с ведущим инженером Л. Г. Гладуном, хотя я, как руководитель, не оставил без внимания то, что он выпустил машину Харитонova с перепутанными демпферами. Ему это как-то сходило, потому что его лелеял Зосим».

Известный специалист ОКБ Туполева по системам управления Вадим Михайлович Разумихин, участвовавший в этом испытании, говорил, что Харитонов вел себя безупречно и спас самолет, выключив одним ударом демпферы. По его мнению, «если бы не было Харитонova, не было бы нормальной Ту-22!» У Харитонova, как говорил Разумихин, все случилось на самом взлете: «Стоило ему штурвал взять на себя, как машина сразу задрала нос. Он отдал от себя, и она трахнулась передним колесом! Потом он взял на себя — она оторвалась. Второй качок! Я был в ужасе (на моих глазах все происходило), я думал: все! Потом бах! — она вдруг успокоилась и пошла в набор. Харитонов прилетел и рассказывает: “Я беру штурвал — машина взмывает, я отдаю — она к земле! Я понимаю, что дело в демпферах, чуть набрал высоту, к-а-а-а-к дал рукой по выключателям! Все! Все стало нормально!” (Мы как раз, словно предчувствуя, поставили выключатели под правую руку летчика!)»

Во время доработки системы ошибочно были перепутаны концы в схеме питания датчиков угловых скоростей — ДУСов, и они были запитаны обратными напряжениями. Демпфер вместо гашения раскочки стал ее инициировать... Слава богу, летчик догадался выключить систему. Подобных случаев на «22-й» потом было несколько! В Саках экипаж выпрыгнул; еще был случай в Рязани — перепутали крепление платформы, хотя, казалось, специально было предусмотрено единственно правильное ее крепление (вместо закрепления на четырех болтах в строго горизонтальном положении было использовано скошенное, неправильное закрепление на трех болтах) — тоже попрыгали...

— Что, это наша безалаберность? — спросил я Разумихина. — Или это неизбежность, сопутствующая созданию сложной техники: на Ту-128 — перепутали, на Ту-144ЛЛ — перепутали, на Ту-204 — перепутали?.. Уж больно часто это происходило.

— Не то слово! На Ту-154 однажды так перепутали резервное питание ДУСов, что при его подключении (кстати сказать, совсем ненужном по ходу обычного полета) пассажиры оказались на какое-то время в невесомости и всплыли к потолку — вместе с сумками, бутылками...

Про неверное подключение демпферов на «128-й» в боковом канале у Бессонова Разумихин не помнил. Но помнил происшествие примерно 1963 года в Воронеже у летчика Александра Николаевича Сафонова. Это было в первом полете «128-й», когда сдавалась вторая машина... После того как она оторвалась, Разумихин с другими специалистами на земле увидел, как она с нарастающей амплитудой устрашающе заметалась вверх-вниз, по крену и курсу. «Сафонов тоже вырубил демпферы, — говорил Вадим Михайлович, — мы специально поставили справа от летчика щиток с выключателями. Это был первый полет самолета, на котором мы установили демпферы — крена и курса. Мы с нашим начальником Л. М. Роднянским написали краткую инструкцию летчику: взлететь без демпферов (как было раньше, на первой машине), после этого в полете, набрав высоту, убрав закрылки, включить сначала демпфер крена, потом — курса. Я умолял Сафонова строго выполнять эту инструкцию, видя его чрезмерную уверенность: “Ничего — все будет нормально!” Когда он сел, он нам сказал: “Как я, дурак, вас не послушал!”...»

Причину происшествия могли и не обнаружить. Когда инженеры прибежали к приземлившемуся самолету, то увидели такую картину: внутри самолета около центроплана люк открыт — возится там какой-то парень-механик. Немедленно его отогнали: ведь после аварийной ситуации никто не имел права подходить к машине. Разумихин с военпредом заглянули внутрь и увидели, что платформа с датчиками угловых скоростей поставлена наоборот. Механик, очевидно, сообразил, что дело было в его работе, и уже начал отворачивать болты. Опоздай инженеры, механик перевернул бы платформу — тогда невозможно было бы найти причину аварийной ситуации...

Как вспоминал Г. К. Поспелов, работавший тогда на летно-испытательной станции — ЛИСе — Воронежского авиазавода, с самолетом Ту-128 произошла еще одна история, интересная и даже трагикомичная. Тогда командир экипажа А. Н. Сафонов катапультировался, а у штурмана Владимира Макарова катапульта не сработала, и он остался в самолете. Самолет упал плашмя с выпущенными шасси — довольно мягко. Макаров остался жив, отделавшись легкими ушибами и ожогом от катапульты командира.

С. Т. Агапов рассказывал: «Саня Сафонов заходил на посадку, и у него в самый неподходящий момент что-то случилось с двигателем. Летчик прибавил газ, а тяга не увеличилась. Может быть, надо было попытаться дать форсаж, трудно сказать. Он вынужден был дать команду штурману — прыгать! У штурмана фонарь сбросился, а катапульта не сработала! На пути машины, не долетевшей до полосы, было шоссе с интенсивным движением, а за ним — мощная газовая труба... Летчик катапультировал-

ся, не зная, что в машине остался штурман. Машина, лишившаяся управления, прошла над шоссе, спланировала, плавно приземлилась и остановилась перед трубой! Сафонов оправдывался: «Сергея! Высота 200 метров, слышу, у штурмана что-то сработало, я и ушел...»

В следующий раз раскачка произошла у старшего летчика-испытателя завода Александра Ивановича Вобликова, и на борту был тот же штурман В. Макаров, который в этот раз, недолго думая, катапультировался без команды. Вобликов же успокоил машину и благополучно ее посадил. Летчик, много сделавший по Ту-128, Герой Советского Союза, богатырь под два метра ростом, Вобликов, как вспоминали туполевцы, был исключительно грамотным летчиком. Он любил слесарить, занимался электроникой, у него в гараже была первоклассная мастерская со станками, на которых он умело работал. Он прекрасно знал авиационную технику, на которой летал, летал изумительно, и был отличным, жестким руководителем. У него было любимое наставление молодым летчикам: «Когда берешься за какой-то тумблер, должен понимать, куда побегут электроны при его включении, по каким проводам, к какому агрегату и что при этом произойдет...» Летал он также на Ту-144, в частности, участвовал в качестве второго пилота у М. В. Козлова в перегоне с завода на базу «двойки», которая потом погибла...

В полете на трансзвуковых скоростях на «22-й» у Харитонова возникла тряска элеронов. Он успел сбросить скорость, спас машину, и это открыло обширное поле исследований ученым, инженерам-испытателям и конструкторам для выявления сути и путей предотвращения этой так называемой маховой тряски, происходившей при числе М, равном примерно 1,2.

Н. Н. Харитонову, как и некоторым другим туполевцам, наряду с почтением досталось и перца от Алексея Петровича Якимова: «Николай Николаевич Харитонов — достойный летчик... Тоже. Взяли они с женой на воспитание ребенка — хорошая девочка росла. Замечательно!.. Но тоже, закрутился, куда-то убежал, бросил семью. И, видимо, это сказалось на его здоровье. Еще когда летал, все был при каких-то лекарствах в шкафчике...»

Другой туполевский летчик-испытатель сказал о Харитонове неожиданное и, думается, не совсем справедливое. Однажды Харитонов приземлился на Ту-22 с поврежденным килем и, показывая товарищу разрушение, говорил, что нечто подобное и крайне опасное было у него в войну, когда киль его самолета был разрушен снарядом противника. Товарищу разрушение киля Ту-22 показалось незначительным, не стоящим таких переживаний, и он говорил позже: «Харитонов в войну горел, покидал подбитую машину, воевал в партизанах — словом, натерпелся всякого. Может быть, потому был у нас очень осторожным, если не сказать большего...»

Большого, думаю, говорить не надо, хотя летчик сказал и большее. Вспомнил он и то, что на взлете Харитонов попал в раскачку на «22-й»

машине, не сумев своевременно распознать неправильное подключение демпферов. Возможно, мол, сказывалось не только отсутствие испытательского опыта, но и специальных знаний. Сам Харитонов глубоко переживал, когда с ним происходили подобные ЧП, и, по словам рассказчика, он благоразумно перешел впоследствии на более простую и спокойную машину — Ту-134... Не уверен, что в летных испытаниях уместно говорить о спокойных машинах. Достаточно сказать, что самолет Ту-134А, заводские испытания которого провел Харитонов, на государственных испытаниях потом погиб...

Уверен, как и многие туполевцы, знавшие Харитонova, что он достоин самых добрых слов. Человек военный, Николай Николаевич попал в совершенно новую для себя, невоенную среду. Это первое. Второе — он не был испытателем, не кончал Школу летчиков-испытателей. Человек хорошо организованный, дисциплинированный, он понимал, что в летных испытаниях в системе авиационной промышленности свои порядки, свои традиции, свои правила. Потому еще, возможно, он сознательно держался в тени. Не все это понимали. А Н. И. Горяйнов, летчик великолепный, но человек весьма резкий, однажды сорвался даже до откровенной грубости. Харитонову присвоили звание заслуженного летчика-испытателя СССР, а Горяйнов возьми да и скажи: «Какой же ты испытатель? Ты же ничего не сделал...» Летчики попытались защитить Харитонova, но слово-то уже вылетело. Явно несправедливое слово. Как несправедливо и предположение о сверхосторожности Харитонova...



*Н. Н. Харитонов*

О заслугах этого человека, в том числе боевых заслугах, мало кто знал — даже в ближайшем окружении. Но они были впечатляющими. Выходец из села Голодского, что в Калужской области, Харитонов в 19 лет окончил в 1941 году военную летную школу в Таганроге. О боевом пути выдающегося летчика говорят его награды: три ордена Ленина, два боевых ордена Красного Знамени, орден Александра Невского, Отечественной войны, Красной Звезды, медали за оборону Ленинграда, Сталинграда, за взятие Берлина, Кенигсберга... О том, что Николай Николаевич был удостоен (еще в 1944 году!) звания Героя Советского Союза, многие, в том числе и близкие его сотрудники, узнали лишь после того, как его портрет был помещен на стенде Героев. Со Звездой Героя его видели не многие. Во время войны он совершил 285 боевых вылетов, а после войны возглавил первый полк стратегических бомбардировщиков Ту-95 в Узине.

В начале 1958 года Харитонов стал летчиком-испытателем ОКБ Туполева. Произошло это так. Его как командира полка первых Ту-95 пригласили участвовать в параде, на котором впервые были показаны серийные машины. После парада сам А. Н. Туполев предложил ему перейти в ОКБ. Почти за двадцать лет испытательной работы он выполнил испытания всех основных туполевских самолетов: Ту-4, Ту-16, Ту-22, Ту-95, Ту-104, Ту-110, Ту-114, Ту-124, Ту-134, Ту-154.

В летных испытаниях было немало сложных и опасных ситуаций, в которых Харитонов неизменно находил правильные решения. Именно Харитонов, как говорил летчик-испытатель И. К. Ведерников, первым выводил машину Ту-95 на большие углы атаки. Это была целая эпопея, которая развернулась после катастрофы, произошедшей на самолете Ту-104 с пассажирами вследствие его выхода на режим интенсивной тряски при больших углах атаки, или режим подхватывания.

А. Д. Бессонов вспоминал: «Харитонов пользовался всеобщим уважением. Это был очень тактичный и грамотный человек. Я впервые летал с ним на Ту-16 и сравнил его в своем первом восприятии с хорошо работающим хирургом — все у него было размеренно, продуманно, четко, организовано. Из полета в полет, при подготовке, при запуске, выруливании, взлете он подавал четкие спокойные команды. Скажем, Вася Борисов перед стартом строго и громко предупреждал: «Все — по моей команде!» Харитонов никогда не сомневался в экипаже, говорил тихо и находил полное понимание. Я, признаюсь, многое хотел у него перенять. Никакой сверхосторожности у него я не видел. Он пришел на туполевскую базу почти одновременно со мной, Школы испытателей не кончал, но стал летать сразу на Ту-22. И не просто летать, что уже немало, но многое сделал по доводке этой машины. Все отказы первых демпферов с раскачками, другие дефекты первых машин он обследовал вместе с Алашеевым, Ковалевым, Калиной, Горюновым, Борисовым».

Однажды на опытном самолете Ту-22 произошло удивительное. Экипаж во главе с Харитоновым постепенно продвигался на этой машине по скорости, или числу М. В одном из полетов на высоте около 11 км при достижении числа  $M=1,22$  бортрадист Н. Ф. Майоров заметил начало колебаний крыла с нарастающей амплитудой. Он тут же передал: «Убрать газ!» Возможно, Харитонов услышал эту команду, но скорее почувствовал неладное сам, поскольку колебания эти не были неожиданными. Сбросив скорость уже через полсекунды (!) после начала опаснейшей тряски, летчик спас машину от катастрофы. Как рассказывали инженеры, причиной колебаний было высокочастотное перемещение скачка уплотнения в зоне элерона. Чтобы устранить такую опасность на элеронах (а заодно и на руле направления), были поставлены демпферы сухого трения. После этого стало возможным более энергичное продвижение по числу М, потребовалось только усовершенствование двигателей ВД-7М, на смену которым пришли более раскрученные ВД-7М-2.

Подобных эпизодов, наверное, было немало. Но иным людям приятнее вспоминать о чужих неудачах, нежели об их заслугах. Охотно и уважительно вспоминал Харитонов М. В. Ульянов. Он говорил, в частности, что, когда начались «соревновательные» полеты Харитонova и Капины в продвижении по скорости, никаких демпферов на самолетах не было. Тогда продвигались вперед буквально по две-три сотых числа Маха: 0,92; 0,95; 0,98 — то один, то другой. По ходу испытаний случилось так, что первой машиной, подготовленной преодолеть скорость звука, была «двойка». Харитонов не спешил и сознательно уступил первенство Капине. Тот нарушил задание, разогнав машину на малой высоте до приборной скорости 900 км/ч при строгом ограничении по реверсу элеронов 800 км/ч. Харитонов в этом отношении был более сдержан и педантичен. У него однажды было задание достичь число  $M=1,15$ . На числе  $M=1,14$ , на форсажном режиме начались колебания, даже не колебания, а признаки колебаний, и он меньше чем за секунду сбросил газ и затормозился! Были включены регистраторы, и потом определили, что эти вибрации были связаны с элеронами. Тогда поставили демпферы сухого трения (только на элероны поначалу) и ушли от этих колебаний, продолжив продвижение по скорости.

Ульянов возмущался: «Что-то пристают к Харитонову с разрушением кия. Разрушение кия на “22-й” было, но было гораздо позже! Демпферы сухого трения после элеронов потом были поставлены на руль направления, и этот демпфер включался вручную, от летчика. Летчик ГК НИИ ВВС (во Владимирове) забыл включить его и прирулил на стоянку после выполнения задания без трети кия. Причем он ничего не заметил, пока ему не указали на хвост. Потом летчик чертыхался: “Знал бы, что киль отвалился, я бы на дважды Героя наговорил!” После этого случая включение демпфера сухого трения сделали автоматическим — одновременно с включением гидравлики. Демпферы сухого трения стояли на всех органах управления серийных Ту-22, кроме элеронов-закрылков...»

Насчет того, что у Харитонova раскачка произошла из-за ошибки в подключении демпферов, Ульянов рассказывал: «На той же самой “двойке”, на которой летал Харитонов, было решено установить демпферы в продольном канале. Для этого в районе центра тяжести самолета установили датчики угловых скоростей — ДУСы. В проводку управления между летчиком и рулевым приводом РП-21, отклоняющим стабилизатор, установили последовательно две раздвижные тяги РАУ-107. (Они сейчас стоят, в частности, и на тяжелой машине Ту-142. На исходном самолете Ту-95 не было бустеров, а на его глубокой модификации — Ту-142 — их уже поставили и поставили также РАУ-107.) Автором этой системы был Л. М. Роднянский. Это первое, что начал делать он со своими помощниками. Харитонов проводил летные испытания с этими демпферами. Однажды надумали снять ДУСы, чтобы что-то уточнить. Сняли, отрегулировали, и Харитонов полетел. Уже на взлете, после отрыва машина стала раскачиваться. Летчик мгновенно выключил эти демпферы, и машина

сразу успокоилась. Потом убедились, что ДУСы были поставлены задом-наперед. После этого сделали крепление ДУСов таким, что ошибка в их установке стала невозможной.

Но мысль эксплуатационников пошла дальше. В Ульяновске на “204-й” машине, на “четверке”, на которой командиром был А. С. Мелешко, перед первым полетом опять-таки надо было проверить ДУСы. ДУСов было девять: по три (тангаж, крен, курс) при трех гидросистемах — и они все стояли на одной платформе. Так инженер для экономии снял всю платформу, которая в отличие от каждого из ДУСов, крепившихся на трех хитро расположенных болтах, крепилась на четырех болтах, расположенных симметрично. И после проверки платформу поставили... задом наперед. Потом переделали, конечно, крепеж платформы тоже, исключив возможность ее неправильной установки.

Ведь все летчики, которые думают о том, что они делают, на машинах с демпферами, начиная со “105-й”, поступают очень просто. Есть, скажем, на “204-й” указатель отклонения руля. Ну, на рулежке затормозись: машина клюнет носом, руль отклонится. Посмотри: туда или нет? И все думающие летчики это делают. Хотя ни в одной инструкции этого нет. А тут изначально прошлепали, а потом героизм проявляют. Хотя обвинить мы их не можем и не можем высказать никакого упрека. Просто говорим, что отсутствует профессиональное чувство самосохранения.

Никак не могу согласиться с тем, — продолжал Ульянов, — что Харитонов внес в летные испытания не много. Вспоминаю свою работу с ним на Ту-154 по топливной системе. Надо было достичь перегрузки минус 1 и продержаться на этом необычном режиме 30 секунд. Подготовили специальный самолет с бортовым номером 11; на два двигателя поставили топливные гидроаккумуляторы (азотно-керосиновые). Это было сделано для предотвращения прерывания подачи топлива, с тем чтобы исключить остановку всех двигателей. Я был ведущим инженером, а Харитонов — командиром экипажа. Хотя мы не смогли достичь заданной перегрузки, мы видели, что Харитонов провел испытания тяжелой машины с полной коммерческой нагрузкой (18 тонн) просто замечательно. Эту машину невозможно разогнать до числа  $M=0,95$  и со снижением, и на максимальном режиме работы двигателей — даже такому “хулигану”, как Сережа Агапов. Также невозможно достичь на ней перегрузки минус 1. Шли мы, естественно, шагами: 0,5; 0; -0,5... Хотя до минус 1 не дошли, должен сказать, что все Николай Николаевич выполнял профессионально, спокойно, планомерно — в соответствии с нормативными требованиями. Харитонов много работал также на “22-й”, на “95-й” — притом на ней проводил особо сложные испытания — на больших углах атаки...»

Однажды, когда Харитонов летал на отрицательную перегрузку на «154-й», произошел комичный случай. Центровку надо было сделать по возможности передней, чтобы легче перейти к снижению. Потому решено было в переднее багажное отделение в салоне самолета положить мешки с песком. Сверху мешков механики накинули сетку и привязали



ее. Когда самолет вышел на отрицательную перегрузку, летающий инженер М. В. Ульянов вдруг увидел, что сетка «всплыла» и из-под нее, как живой, шевелясь, выполз мешок весом 60 кг и поплыл к кабине. Ульянов понимал, что, когда отрицательная перегрузка кончится, мешок натворит бед. Инженер был привязан, но изловчился и оттолкнул мешок обратно — в салон. Он доплыл до буфета, перегрузка к этому моменту кончилась, и мешок с грохотом упал на пол. Внутри брезентового мешка был еще бумажный — для герметичности. Но они оба лопнули, и салон наполнился густой пылью. Харитонов, готовый к любым неприятностям, озабоченно спросил: «Что это там?» Ульянов успокоил: «Все в порядке — потом расскажу...»

С конца 1977 года полковник Харитонов, перестав летать, работал инженером лётно-испытательного комплекса базы в Жуковском. Человек поразительной, природной скромности, он и умер тихо, незаметно. Накануне, в ясный майский день 1991 года, в обеденный перерыв, сидя на лавочке с В. С. Паспортниковым, он поделился неожиданным желанием — поискать молодые сосновые шишечки в лесу: «Они очень полезны для здоровья». На следующий день его не стало...

Судьба самолета Ту-22, в которой вслед за ветеранами приняли участие и более молодые летчики, оставалась весьма драматичной. Например, самолет-разведчик Ту-22Р с роковым № 13, который вел Е. А. Горюнов, сгорел на земле. Пожар на этой специально оборудованной и особенно ценной машине случился при подготовке к 13-му полету во время обязательного предполетного прогрева двигателей, который из кабины пилота проводил по специальной программе механик. Двигатель взорвался, машина вспыхнула, как факел, и вскоре сгорела дотла. Никто из экипажа и других людей, находившихся рядом и пытавшихся если не тушить страшный пожар, то по крайней мере оттащить от него соседние машины, не пострадал. Хотя на многих дымилась уже одежда. Грохот стоял невообразимый, и штурман, молодой парень, был так ошарашен всем происходившим, что, выскочив из своей кабины, побежал без оглядки с таким страхом, что пришел в себя лишь за проходной. Тут только, как рассказывал Евгений Александрович Горюнов, штурман увидел, что никого рядом нет, понял, что увлекся, вернулся к своим товарищам и догоравшим остаткам самолета...



*Н. Н. Харитонов*

Как говорил М. В. Ульянов, уточняя воспоминания Горюнова, у двигателя самолета № 13 развалился диск турбины. В том, что это было именно так, убедились, повторив запуск другого такого же двигателя, снятого с самолета Харитонова, на стенде в Фаустове. Диск развалился при первом выходе двигателя на максимальный режим. Если бы этого испытания в Фаустове не было и Харитонов полетел бы, он неизбежно погиб бы...

Позже Горюнов и его экипаж приняли вторую машину — разведчик Ту-22Р — и выполнили на ней все необходимые испытания по полной программе. После этого они провели также испытания другой специфической машины Ту-22 — постановщика помех.

Большую работу по испытаниям одного из вариантов самолета — Ту-22К, отличавшегося подвеской ракетного вооружения, выполнил Э. В. Елян, и ведущим инженером по испытаниям перспективной машины был Б. В. Ивлев. Эта работа включала полный цикл исследований характеристик устойчивости и управляемости, летно-технических характеристик самолета. После них на испытания Ту-22 пришел В. П. Борисов, который завершил эту работу энергично и эффективно. Он объездил многие боевые части. И во многом благодаря его усилиям, а также в результате работы его товарищей (как всегда, совместно с инженерами, конструкторами) удалось довести машину так, что она стала одной из надежных, отличных машин — взамен той, которую в частях поначалу просто боялись.

Но для этого надо было пройти еще большой путь. Автору рассказывали, как однажды летчик-испытатель ОКБ Туполева А. С. Липко демонстрировал военным Ту-22. Высшим шиком у летчиков было долго бежать на основных стойках шасси с высоко поднятым носом и, не выпуская парашюта, тормозиться. Липко выполнил это неудачно: машина взмыла и потом грохнулась хвостовой частью, стесав ее. Когда военные спросили его, в чем было дело, он ответил примерно так: «Машина — дерьмо! Она всегда так себя ведет...» Ясно, что туполевцы к такому летчику охладели. Рассказывают, что начальник управления летной службы Министерства авиационной промышленности Олег Иванович Белостоцкий, многое повидавший на своем веку, говорил потом, что взял на душу грех тем, что «научил в МАИ летать пижона Липко». Белостоцкий после армии учился в МАИ и, будучи летчиком, подрабатывал инструктором в аэроклубе МАИ... Когда случилось ЧП у В. К. Коккинаки — в ОКБ С. В. Ильюшина, Белостоцкий помог А. С. Липко перейти от туполевцев к ильюшинцам...

Пожалуй, мало о ком в конструкторском бюро помимо главных конструкторов летчики говорили так часто (уважительно в основном, но порой и критически), как о Вадиме Михайловиче Разумихине. И мало с кем были так тесно связаны — на протяжении десятилетий плотной совместной работы, — как с ним. С самого начала 60-х годов, после окончания МАИ, он занимался системами управления самолета и вырос в крупного специалиста в этой области, пользующегося большим авторитетом. Он имел воз-

возможность ознакомиться с рукописью этой книги. Ко многому из написанного (и сказанного летчиками, инженерами) он отнесся весьма критически. Его замечания — очевидца и участника событий, — надеюсь, позволили многое уточнить и дополнить общую картину, хотя следует помнить, что и он, к сожалению, не может быть истиной в последней инстанции.

Разумихин вспоминал: «Машину Ту-22 проектировали в условиях, когда не представляли себе в достаточной мере всей сложности проблем динамики, влияния упругости конструкции... Сделали машину не так, как надо, а так, как получилось, и начались катастрофы: Ю. Т. Алашеев, Б. И. Половников, В. Ф. Черно-Иванов; Жуковский, Барановичи, Зябровка... Катастроф этих — немалый список».

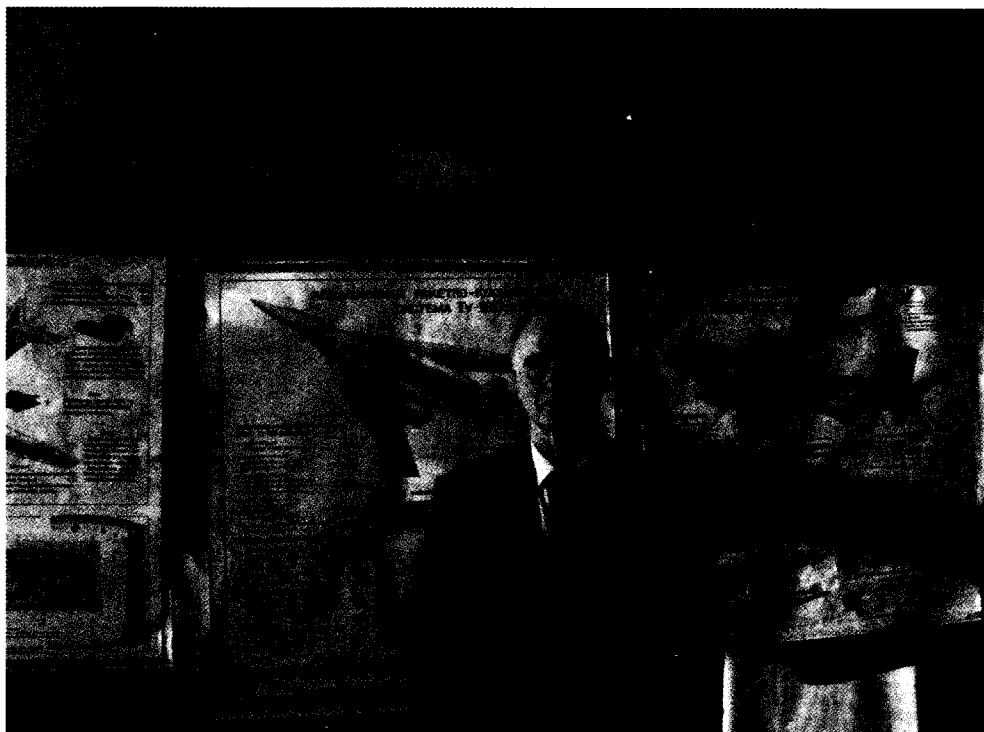
Да, действительно, весьма и весьма длинный список. Но у всех — своя причина. На самолете Черноиванова был установлен «пульт отказов», позволявший путем отключения каких-то цепей имитировать тот или иной отказ. В этом пульте потом был обнаружен дефект, который наверняка проявился бы, если подойти к предполетной отладке пульта с необходимой ответственностью. Сказалась безответственность инженеров завода, недопустимая в деле, от которого зависит сохранение жизни людей и больших материальных ценностей.

На памяти у многих — расхлябанность рабочего: другая машина была потеряна из-за того, что он допустил ошибку в одной из операций при изготовлении редуктора. Это привело к заклиниванию управления поворотного стабилизатора и гибели экипажа. Последовавшая проверка этих редукторов на других машинах показала, что почти на каждом втором самолете парка закрытая от глаз, простая и коварная по последствиям ошибка повторялась...

Конечно, нельзя делать поспешных обобщений. Да, авиация сродни медицине и, как и она, требует особой собранности всех звеньев системы. Тем более это касается летных испытаний опытного самолета. Но были, есть и будут неизведанные проблемы, в поисках путей их решения всегда возможны потери. Наверное, причины первых катастроф и аварий Ту-22 были связаны прежде всего с тем, что машина эта была принципиально новой, делались первые шаги в создании автоматизированных систем управления, и эти шаги делались почти вслепую, новым поколением специалистов по системам управления.

Разумихин продолжал: «Я был молодой, мы только начинали применять демпферы тангажа, автоматы устойчивости, изучали и меняли характеристики РАУ, смотрели отказы... Мы поняли, что в основном несовершенство машины связано с системой управления, что надо резервировать ее, надо переходить на электрогидравлические агрегаты, которые появились в те времена. Мы сделали трех-четыреканальные системы, расширили хода рулевых агрегатов — это позволяло решать другие задачи: управляемости, ограничения перегрузки...

Так сложилось, что именно мне пришлось увязывать все эти вопросы. Потому что я занимался устойчивостью и управляемостью самолета...

*В. М. Разумихин*

тов, структурой систем управления, заказом аппаратуры, формированием и внедрением всех этих систем. Я разрабатывал не только идеологию систем управления, но и занимался также вопросами их испытаний, доводки, расследованием аварий и катастроф. Вот так потихоньку выстраивалась все более совершенная система управления самолета Ту-22. Опыт “22-й” мы использовали на Ту-22М (на “45-й”); потом на Ту-160 мы учли достоинства и недостатки, выявленные при создании и доводке системы управления самолета Ту-22М. Такой опыт дал мне возможность сформировать свое видение системы управления, которое я проповедую на современном этапе...»

Разумихин более всего озабочен сейчас тем, чтобы систематизировать знания о принципах грамотного проектирования, моделирования, испытаний и доводки систем автоматизированного управления современных самолетов. Он собрал информацию о причинах более двухсот аварий и катастроф, прямо или косвенно связанных с системами управления самолетов Ту-22, Ту-128, Ту-95, Ту-124, Ту-134, Ту-154, Ту-22М, Ту-144, Ту-160! Беда в том, что нынешние реформы организованы так, что сегодня молодежь почти не приходит в ОКБ, в НИИ, и рассказывать об этом практически некому. «Трагедия в том, — говорил Вадим Михайлович, — что после нас придет кто-то и начнет изобретать все заново.

Опять — аварии, катастрофы. Пока не пройдут все это — ничего не сделаешь. Не будь “22-й”, не было бы никакой авиации на туполевской фирме, не решили бы мы ни одну задачу: ни “144-ю”, ни “45-ю”, ни Ту-160 без этого построить было невозможно. Потому что именно “22-я” машина раскрыла нам существо сверхзвуковых машин, бустерных машин, построение систем управления. Только на ее примере мы смогли понять, насколько серьезно и аккуратно надо относиться к таким характеристикам, как зона нечувствительности, ограничения по скорости приводов, отказы приводов, отказы гидросистем, электроснабжения — все это мы прошли кровью и потом».

Не надо думать, что подобный путь — это наша печальная монополия. Известны немалые ошибки и упущения, которых не избежали также американцы или европейцы. Важно помнить не только свои, но и чужие неверные решения, отказы техники, аварии и катастрофы.

Разумихин продолжал: «Катастрофа Алашеева на “105-й”... Была версия о флаттере... С моей точки зрения, это чушь. Неудобно об этом говорить, потому что это была официальная версия. Потом уже, когда я прошел все катастрофы “22-й”, я понял, что никакого флаттера там не было. Просто-напросто из-за плохой системы управления с ее недостатками (зона нечувствительности, установка загрузателей в хвосте и т. д.) летчик раскачал самолет, вышел на большую перегрузку и сломал хвост самолета. Но поскольку рули нашли в разных местах, решили, что был флаттер. Хотя точно такая схема (стабилизатора с аварийным рулем высоты) была на “128-й” — один в один. Летали 250 самолетов, приборные скорости достигали 1100 км/ч — ни разу никаких вопросов не возникало. Флаттер здесь ни при чем — это привязано. Просто никто не разобрался, что произошла обычная раскачка. Я не утверждаю, что я единственный прав, но после того как произошла катастрофа... пять катастроф, когда остановили всю эксплуатацию, все полеты — вот тут мы наконец зачесались: а в чем дело? Конечно, сказалось влияние упругости конструкции: машина стала неустойчивой! Попробуйте полетать на неустойчивой машине! Но установка демпферов и бустеров решила основные проблемы».

Автор пришел работать в ЦАГИ как раз тогда, когда работа над самолетами Ту-22 и Ту-128 только разворачивалась, и был свидетелем самого активного участия ЦАГИ как головного института авиационной промышленности во всех работах, связанных с созданием этих самолетов, в том числе в части их устойчивости, управляемости, обеспечения безопасности по условиям аэроупругости. Так что ЦАГИ не только несет часть ответственности за упущения по этим машинам. Он «повинен» и в несомненных успехах программ развития этих самолетов, а также их продолжения. Об ошибках ЦАГИ в некоторых ОКБ любят говорить особо, а вот о жизненно важных для машин предложениях и разработках ученых института нередко предпочитают молчать... Пожалуй, в наименьшей степени грешат этим в ОКБ А. Н. Туполева...

Так вот, повторимся, о значительном смещении аэродинамического фокуса вперед и снижении запаса устойчивости самолета Ту-22, а также об уменьшении эффективности поперечного управления вследствие упругости конструкции известно было по отчетам ЦАГИ и ОКБ в самом начале летных испытаний. К тому времени уже были выполнены первые расчеты и испытания в скоростной аэродинамической трубе полной упругоподобной аэродинамической модели самолета, а также реверсных моделей крыла...

Также в исследованиях ЦАГИ на динамически подобных моделях неоднократно была доказана опасность флаттера. В правильности этого вывода никто из специалистов-аэроупругистов ЦАГИ и ОКБ не сомневался и не сомневается. Опыт эксплуатации Ту-128 ничего не опровергает, как не исключено, что на машине Алашеева помимо проблем с флаттером были также и проблемы с системой управления...

Михаил Владимирович Ульянов («человек всех статей», как говорил о нем А. П. Якимов) прошел в летных испытаниях на туполевской базе все ступени, от моториста до начальника базы. Спокойный, рассудительный, умный и остроумный человек, он к тому же удачно сочетает объективность и благожелательность со строгостью в оценках и завидной памятью. Не все туполевцы и не о всех этапах его деятельности отзываются одинаково хорошо, но это нормально... О нем, о его не менее замечательном отце рассказ особый!

А сейчас, предвидя, что у читателя может возникнуть сумбур в понимании того, что происходило с опытными машинами Ту-22, уточняя что-то еще раз, подведем некий итог, опираясь на представления именно Ульянова. Работа по Ту-22 (и не только на начальном этапе) протекала на его глазах, при его самом активном участии. Первая «22-я» машина (105) была в единственном экземпляре. Фюзеляж у нее был цилиндрическим (построенным без учета «правила площадей»), шасси убиралось так же, как теперь на «45-й». Самолет этот летал очень мало. Первый полет сделал на нем Алашеев, а последний, 17-й полет — Калина. У него сложилась на пробеге передняя нога... Потом начали «клепать» машины «105А», из которых родилась уже Ту-22. После «105-й» Алашеев пересел на первую машину «105А», которая делалась на заводе ОКБ на улице Радио. На ней летал Алашеев, и в седьмом полете, 21 декабря 1959 года, произошла катастрофа. Первые три серийные машины «105А» в это время делались уже на Казанском заводе, и их переделали: сняли руль. В августе 1960 года эти машины поступили на базу. Первая из них предназначалась для аэродинамических испытаний (ведущим инженером на ней был Белостоцкий, а летчиком — Калина). На второй были соответственно Гладун и Харитонов, а на третьей — Юмашев и Ковалев. Поскольку на первых двух машинах было много работы подготовительной, их обогнала с выходом на полеты «тройка». На ней и случилась тяжелая авария...

Рассказывая об этом, М. В. Ульянов подчеркивал: «Я говорю о ведущем инженере в первую очередь, потому что он — основа! Летчики могут меняться, а ведущий постоянен...

После этого вместо третьей машины пригнали “двадцатку”, ее тоже переоборудовали под вооруженческие дела, и на ней начали проводить испытания по вооружению. Командиром на ней стал летать Николай Иосифович Горайнов, только что переведенный с мясищевской фирмы, штурманом был Юрий Григорьевич Шестаков, стрелком-радиостом — Константин Александрович Шербаков, ведущим инженером — Леонард Андреевич Юмашев. Между прочим, по несекретной переписке машину “105А” именовали сначала как изделие “Ю”. Изделие “Ю” “нянчили” два человека: Юрий Ефимов — ведущий инженер по этой машине (великолепный специалист и замечательный человек — я считаю, это был мой крестный отец), а также Юрий Алашеев. Потом, лет через десять, она стала изделием А, а в секретной переписке первые же машины, которые стали выходить с завода, именовались Ту-22. На “четверке” и “пятерке” Ту-22 погибли — на одном и том же, как я считаю, — экипажи ЛИИ — Половникова и Аксенова.

В 1961 году решили провести парад. Первым, кто летал на Ту-22 после аварии Ковалева, был Елян. Он пришел к нам из ЛИИ. У него приключилась там какая-то история во время летных испытаний. Он вынужден был убрать шасси на пробеге, чтобы не выскочить за аэродром. Машину поломал, но никого не зацепил. Вскоре Елян получил на заводе в Казани 24-ю машину, это был самолет — первый носитель ракеты Х-22. А перед этим у нас появилась 13-я машина, на ней ведущим был В. З. Добровицкий; экипаж у него был военным из ГК НИИ ВВС. Ведущим инженером Виктор Захарович был своеобразным. Меня приучили, как ведущего, давать механику подробные, тщательные инструкции — например, по заправке самолета топливом. Захарыч этого никогда не делал: “Плесни 20 тонн!..” Куда, в какой бак, почему? Ведь на “22-й” было очень сложное положение с центровкой. Там передние баки были для левого двигателя, а задние — для правого. И даже разница в режимах работы двигателей приводила к изменению центровки, близкому к катастрофическому. Был автомат центровки, но он работал в узком диапазоне центровок, так что надо было быть очень внимательным.

Машину эту мы потеряли так. У нее на предполетной гонке (а она заправлена была, что называется, по ноздри) разлетелся двигатель, лопнул диск, и кусок диска попал в фюзеляжный топливный бак. Начался пожар, который немислимо было потушить: в баках было 60 тонн топлива. Другие самолеты успели раскатить, и никто не пострадал больше. Эту машину заменили 16-й. А где-то к весне Елян пригнал из Казани 24-ю машину — ракетноносца».

Ведущим инженером на ней был, как уже отмечалось, Борис Владимирович Ивлев. Михаил Владимирович Ульянов называл его «ум, честь и совесть» бригады, да и всего содружества ведущих инженеров. Самые уважительные слова о нем говорил и Елян.

21 июня 1941 года Борис Ивлев получил аттестат зрелости, а 22 июня военкомат направил его в артиллерийскую школу. В декабре 1941 года

командир легендарной «сорокапятки» младший лейтенант Ивлев — уже на фронте. Летом 1942 года наступали на Харьков, чуть не попали в окружение. Отступая, перескочили Дон. Пушку не бросили, хотя она мало что стоила без снарядов. Пришлось преодолеть с нею сотни километров, пешком, в жару, под постоянными бомбежками и танковыми атаками. На Дону готовились остановить немецкое наступление. После быстрого переформирования Борис Ивлев, уже командир батареи, получил приказ переправиться через Дон на подручных средствах и занять плацдарм. Ночью командир переплыл Дон — что называется, с проводом в зубах. Протянули с его помощью с берега на берег канат. Связали плоты и к рассвету перетащили пушки, боеприпасы, бойцов. С утра на них навалились танки и авиация противника. Артиллеристы отчаянно сопротивлялись, но слишком неравными были силы. Последнюю пушку, рядом с которой в окопчике лежал тяжело раненный Ивлев, раздавил танк...

Приученного жизнью больше помалкивать, Бориса Владимировича иногда прорывало, и он рассказывал молодым ребятам, что слышал тогда, в забыты, голоса немцев, обходивших поле сражения с поверженной горсткой отчаянно оборонявшихся русских. Нашли Ивлева на четвертый день, нашли случайно, потому что надежды на то, что кто-то из наших уцелел на плацдарме, не было никакой. Состояние раненого было крайне тяжелым, пришел он в себя уже в сибирском госпитале. Все участники этой операции погибли, посчитали погибшим и командира батареи, даже похоронку домой прислали. За эту переправу, как узнал позже Борис Владимирович, его хотели представить к званию Героя, но обошлись боевым «Красным Знаменем». После выздоровления он убежал на фронт и победу встречал в Венгрии. Демобилизовавшись из армии, он пошел учиться в МАТИ и по распределению попал на туполевскую фирму...

«Вторая машина-носитель, — продолжал Ульянов, — была у О. И. Бело-стоцкого, ее номер был 25-й. К параду 1961 года собирали 12 самолетов. Было такое построение: впереди летит носитель с ракетой, выкрашенной в красный цвет. Командиром на эту головную машину посадили Калину, так как считалось, что Калина — отец родной Ту-22 (разумеется, после Алашеева). Действительно, он выполнил больший, чем другие, объем испытаний, и поэтому его посадили в головную машину. А Еляна, поскольку это был его самолет, посадили на 17-й самолет. Участвовали в параде Калина, Харитонов, Елян, Якимов. Меня тогда поразило, что Алексей Петрович Якимов вылетел очень быстро — практически сел и полетел. Я видел страдания всех, кто «входил» на Ту-22. А он сделал это великолепно, быстро, на одном дыхании. Были также военные летчики В. С. Вахнов, А. И. Болысов, В. С. Никерин. (Их выпускал Елян, в душе он — методист, методист не по должности, а по воспитанию, по складу.) Из ЛИИ был, кажется, Половников, были также летчики и из ГК НИИ ВВС.

Наступил день парада. За первой, 24-й машиной должны были идти три тройки, а две машины были резервными; я был помощником ведущего на 17-й машине. При выруливании Еляна на этой машине на старт



отказал механизм управления передней ногой. Летчик сумел удержаться на полосе, выключил этот механизм и при помощи тормозов и двигателей срулил с полосы. За участие в этом параде Елян справедливо получил такую же награду, как и все командиры...»

Всю программу испытаний носителя Ту-22 выполнил Э. В. Елян, штурманом в их экипаже летал Николай Иванович Толмачев, а бортрадистом — Борис Иванович Кутаков. При первом пуске ракеты на полигоне во Владимировке у них вместо отцепки ракеты сработал механизм слива окислителя — азотной кислоты, одного из компонентов топлива. Ульянов наблюдал этот пуск: самолет вдруг весь покрылся желтым облаком. Потом оно рассеялось. Когда самолет сел, то оказалось, что он весь залит этой самой азотной кислотой. Самолет пришлось отмывать всю ночь — всем, чем могли. Машину спасли. Все могло быть, но летчик спокойно привел машину на аэродром...

«У Ельяна, — вспоминал Ульянов, — были великолепные отношения со всеми смежниками. Главным конструктором системы Х-22 был В. М. Шабанов. Он впоследствии был заместителем у Д. Ф. Устинова по вооружению, в чине генерал-полковника. Так вот, благодаря своей коммуникативности Елян был в прекрасных отношениях с Шабановым. Елян всегда лез в детали, дотошно разбирался, что и как должно быть, что можно ожидать и что делать в непредвиденных обстоятельствах.

Машина Ту-22 была неустойчива на некоторых режимах полета (в частности, на малых скоростях с выпущенными закрылками), и на ней было много дефектов, связанных с неустойчивостью. Нередки были разрушения фюзеляжа. Ломались машины из-за раскачки по тангажу: потому, в частности, что бустер был тихоходным. Первым, надо отдать должное, из критической ситуации выкрутился Василий Петрович Борисов. Когда поставили демпферы, и ему дали задание выполнить какие-то перегрузки — тогда он попал в раскачку. Обычно перегрузка нарастала при раскачке так: 1,5; 2,5, и на 4,5—5 машина ломалась. После второго “качка” у Василия Петровича хватило мужества бросить штурвал. И машина, это была “семерка”, успокоилась. Но после посадки на фюзеляже обнаружили гофр.

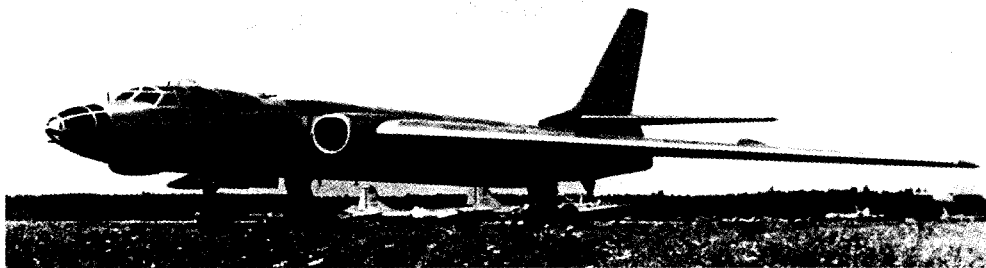
К этому времени войсковые части уже были насыщены машинами, на которых были выполнены необходимые доработки. С Еляном, — продолжал Михаил Владимирович, — мы ездили в Саки, Калининград... — кругом, где после доработок надо было что-то демонстрировать. Давали нам самолет Ли-2, и нас возили по частям. Тогда поставили демпферы, их надо было включить на земле, сделать какие-то наземные испытания и в полете выполнить еще их поочередную проверку: включить первый канал, второй канал, третий, какие-то сочетания и т. д. Ваганыч роль вот такого учителя исполнял исключительно замечательно. Он рассказывал летчикам, что и как делать и с точки зрения летчика, и с точки зрения инженерной, поясняя суть явлений. Он и меня возил с собой, чтобы я рассказывал об эксплуатационных особенностях: как надо заправить самолет, как экипаж посадить, как проверить системы самолета — с объяс-

нением того, что происходит с самолетом, с его агрегатами... Это были непростые полеты. Помню, мы были с Еляном в Барановичах, а потом я полетел туда же с Горяйновым. Так вот, Коля там учудил. Последнее, что надо было делать по программе, это включить все три канала демпфера и сделать площадку на большой скорости — около 1000 км/час на высоте 2 км. Летчики всё это делали над полосой и уходили в “горку”, показывая: смотрите, ничего она не раскачивается и не ломается. И вот, Коля Горяйнов на наших глазах (а мы сидим у КДП, “травим”) рванул ее так, что, я вижу, ненормально она пошла вверх. Вошла в облака, и подумалось, что сейчас посыпятся обломки. Но нет, ничего, обошлось. Он зашел, сел. Машина была учебная, и в задней кабине сидел Коля Майоров. Горяйнов с Майоровым идут от самолета, и Майоров вовсю материт Горяйнова. Горяйнов, как выяснилось, вместо того чтобы три демпфера включить, все три — выключил! И вот на машине без демпферов засадил такую свечку. Это только при везучести Горяйнова могло обойтись без происшествия. Елян таких вещей никогда не допускал. Хотя Коля как летчик был, конечно, мастер редкостный...

*Э. В. Елян*

После чрезвычайных происшествий, которые произошли у Алашеева и Ковалева, “старики”-летчики могли бы показать молодым, как надо работать — не на словах, а на деле. Но «старики» были заняты на “95-й” и “114-й”. Главное же, кому хотелось совать голову в пасть волку? Первым после ковалевского “подвига” полетел на самолете Елян. Причем это был первый полет в его летной карьере на Ту-22. До сих пор помню, как мы его грузили в самолет, еще не седого... Кресло выпускалось из кабины вниз, летчика усаживали в него, снаряжали, пристегивали и лебедкой, вручную, поднимали. Потом ручную лебедку на машине заменили на электрическую...»

Я заметил Ульянову, что, насколько мне известно, в работах по Х-22 на Ту-22 немало сделал также В. П. Борисов. Он ответил: «Борисов, может быть, и участвовал в этих делах — применительно к установке демпферов. Но всю работу, касавшуюся самого вооружения Х-22, безусловно, без всяких сомнений, выполнил Елян, Елян и еще раз — Елян! Все вопросы испытаний, связанные с оснащением самолета Ту-22 ракетой Х-22, пришлось решать ему. (Горюнов работал на втором носителе, на 25-й. Но он в то время практически спивался. Защитил его О. И. Бело-стоцкий: Горюнов перестал пить, увлекся бадминтоном...) Так что Елян



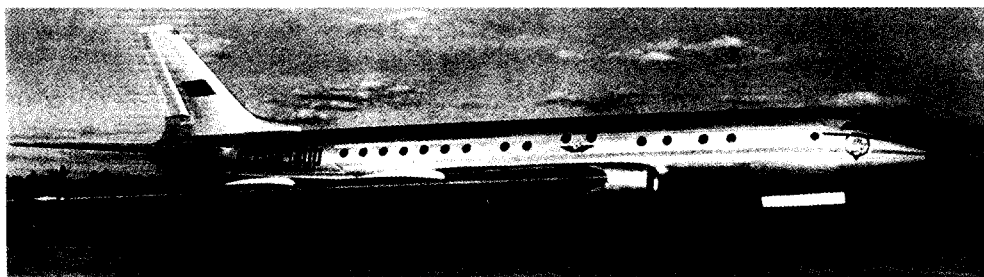
*Опытный бомбардировщик Ту-16*

вполне может считаться прародителем Х-22. Там же по этой программе испытаний был выполнен огромный объем работ. Заново по этому самолету надо было проделать все, начиная от исследования взлетно-посадочных характеристик, характеристик устойчивости, управляемости, других особенностей аэродинамики, прочности — все надо было делать заново. И это естественно: шеститонная ракета на внешней подвеске! И вот Елян все это сделал “без шума и пыли”. Он ухитрился провести эти испытания так, что никто не знал о них. Спокойно, методично. Вот Якимов говорит о нем пренебрежительно. Для меня это странно...

Елян, я считаю, для нашей фирмы — эпоха! Эпоха! Почему ветеран Нюхтиков был скептичен к нему? Да из зависти, возможно. Потому что молодежь! Елян никогда не позволил бы себе грубого слова ни о ком. Даже о Бессонове, который его поливает. Елян не мог быть грубым — по определению. Тем более к Сухомлину, в чем его кто-то обвиняет. Ваганых очень воспитанный человек, и грамотность его была только на пользу делу. Ведь многим грамотность и инженерный диплом вредили, вредили делу. А Ваганых применял знания с большой пользой. Я повторю, считаю, что это — эпоха!»

«Это же так громко?» — прерываю я Михаила Владимировича. Прекрасно знаю, что он слова взвешивает и комплиментов просто так, по дружбе, не раздает. Как без особых поводов не раздает желтые и уж тем более красные карточки. Но напоминаю ему: «Ведь рядом с Еляном, которого охотно поругивают многие, были великие летчики. Тот же Горяйнов...»

Ульянов ответил грустно: «Последние полеты Горяйнова я наблюдал, будучи у него ведущим инженером на Ту-154. Мы располагались с ним на

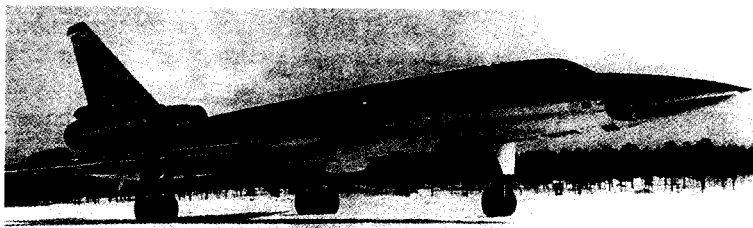


*Опытный пассажирский самолет Ту-104*

соседних койках в гостиницах, и я водил его за руку. Утром поднимал, поил чаем и вел за руку на работу. Упаси бог оставить его на две минуты. Ему надо было чуть-чуть, и он полностью терял контроль. Когда мы вернулись из той командировки, он уже не летал, более того — не был уже на работе. Однажды он подрался, его ударили так, что он упал, ударился головой о бордюрный камень и погиб.

Был у Коли период, когда он завязал. Правда, был при этом какой-то заневоленный, сам не свой. К этому времени Елян буквально несколько лет просидел в ОКБ, занимаясь “144-й”. Он очень много работал — с конструкторами. Если бы случилось так, что посадили Колю Горяйнова на командирское кресло Ту-144 (был и такой вариант), то это была бы самая огромная несправедливость в этом мире. Елян “144-й” машиной занялся не потому, что его назначили. А потому, что он этим вопросом заинтересовался. Со всеми конструкторами он взаимодействовал. Особенно много он работал с конторой специалистов по управлению самолетом, которую у нас на фирме создал Лазарь Маркович Роднянский. (Роднянский был дружен с летчиком-испытателем Марком Лазаревичем Галлаем еще на мясищевской фирме. И оба шутили: “Как нас с тобой перепутали в родильном доме...”)

Когда Роднянский пришел к нам от Мясищева, он создал в ОКБ Туполева бригаду, а потом отдел по системам управления. До него у нас была совершенно ломовая система управления. А он это дело превратил в науку. Он набрал туда молодых инженеров В. Я. Воронова, Ю. Н. Каштанова, М. И. Лейтес, В. М. Разумихина, Н. А. Столярова... И они начали делать автоматику. Тогда вот на “22-й” машине появились демпферы, ограничители скорости перемещения штурвала... Тог-



*Опытный экземпляр сверхзвукового бомбардировщика Ту-22 («105»)*

да комплекс работ по системе управления называли установкой джентльменского набора. Из каменного века мы перешли в нормальное самолетостроение. Это — Роднянский. И Елян, еще задолго до того как стали назначать людей на эту работу, просидел в КБ годы. Годы! Поэтому Еяна можно считать не только летчиком самолета Ту-144, но и полнокровным создателем этой машины! Он очень много сделал. Сколько он просидел на этих стендах управленческих и прочих! Он работал там очень много и очень удачно. Повторюсь поэтому, если бы там был не Елян, то это была бы большая несправедливость. А у летчиков свои взгляды. Во-первых, они все великие. И они считают, что они “самое самого”. Но это необъективно. Каждый мнит себя стратегом, видя бой со стороны... К тому же если все удачно — значит никто “не виноват” и все произошло само...»

# Ту-128. Козлов, Бессонов, Кульчицкий

Несомненно, центральная проблема в создании самолета — аэродинамика. Этой проблеме А. Н. Туполев всегда придавал первостепенное значение, и в его ОКБ, а также тесно связанном с ним ЦАГИ всегда были сильные специалисты в этой области: А. Э. Стерлин, Г. А. Черемухин, С. А. Христианович, В. В. Струминский, Р. И. Штейнберг, Л. Е. Васильев... Нельзя недооценивать и значения проблем прочности. Они жизненно важны не только для летчиков, но и для судьбы самолетов, которые они испытывают. Слишком облегченные машины небезопасны, а перетяжеленные — неконкурентоспособны... Имена прочнистов А. М. Черемухина, Г. А. Озерова, А. П. Ганнушкина, В. В. Сулименкова, Ф. А. Кочаряна, В. В. Велеско, А. Ф. Селихова, Ю. А. Стучалкина и многих-многих других специалистов ОКБ, базы и ЦАГИ неразрывно связаны с созданием надежной высокоэффективной техники с маркой «Ту». Конечно, развитие, доводка самолетов шли не только по линии совершенствования аэродинамики и прочности самолетов. Как всегда, большое значение имело использование все более мощных и надежных двигателей. Но эффективное решение всех этих проблем оказывалось невозможным без совершенных систем управления. (Говоря о специалистах ОКБ в этой области, справедливо было бы вспомнить и ученых-управленцев ЦАГИ Г. С. Бюшгенса, Ю. А. Бориса, В. Н. Сухова, В. К. Святодуха, Ю. Г. Живова, Ю. Ф. Шелюхина и др.) Например, на самолете Ту-128 усовершенствованный двигатель А. М. Люльки АЛ-7Ф-2 позволил выйти на большие числа Маха, при этом возникли проблемы с путевой устойчивостью. При числе  $M=1,7$  полностью терялась путевая устойчивость. Затенялся небольшой киль, и машина могла входить в неуправляемое движение. Такой проблемы, кстати, не было на «22-й» машине, которая летала до числа  $M=2$ . На Ту-128 Разумихин и его товарищи, заручившись поддержкой А. Н. Туполева, вышли из положения тем, что поставили автомат устойчивости пути — АУП. «К сожалению, по условиям безопасности он дал прибавку по числу Маха всего 0,2, — говорил Разумихин. — АУП позволил выйти на новых машинах до числа  $M=1,9$ . А хотели-то идти до числа  $M=2,1-2,2$  — двигатели это позволяли! Мы вынуждены были ограничить число  $M$ , поскольку недостаточной была эффективность руля направления: маленький киль — маленький руль направления. Потом эту тему с новыми двигателями закрыли, поэтому АУП так и не внедрили».

ли, хотя машина с ним летала всю жизнь, пока ее не списали... Вот на «семидесятке» (Ту-160) у нас управляемый киль! Там можно делать любую систему автоматики». Автомат устойчивости пути нашел применение на «144-й» машине. «Не было бы того нашего эксперимента на «28-й», — говорил Разумихин, — не было бы «144-й» машины!»

Надо сказать, АУП стоял всего на одной машине, и правильность подбора передаточных чисел — в поисках наилучшего — проверял в полете С. Т. Агапов. Однажды, разгоняясь на высоте 11 000 м, он дошел (с новым вариантом подбора передаточных чисел) до числа  $M=1,5$ ! Началась сильнейшая раскачка. Он убрал газы, но раскачка продолжалась. Штурман В. В. Колосов забеспокоился: «Ну что, прыгать будем, Сережа?» Командир ответил: «Ты что, Слава, — разорвет: кресло рассчитано на скорость 870, а у нас  $M=1,5$ !» Только на  $M=1,25$  раскачка прекратилась. К сожалению, правильность подбора передаточных чисел приходилось проверять тогда не столько на земле (в расчетах, на стендах, в аэродинамических трубах), сколько в рискованных полетах...

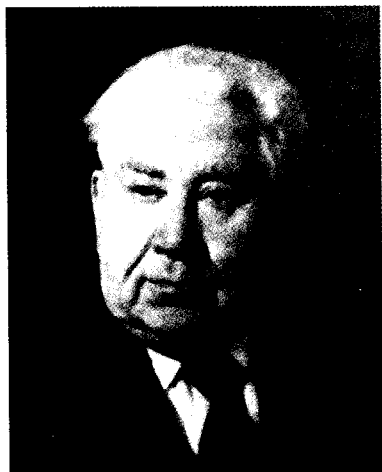
Дальний сверхзвуковой истребитель-перехватчик Ту-128, оснащенный двумя ТРДФ АЛ-7Ф-2, имел максимальную взлетную массу 43 тонны, дальность полета 2565 км и максимальную скорость 1665 км/ч. Вооруженный четырьмя ракетами «воздух — воздух», он представлял собой, по замыслу его создателей, средство, способное противостоять американской армаде из 500 самолетов-бомбардировщиков В-52, которые могли почти беспрепятственно прийти к нам с севера, где наша граница была совершенно не закрыта с воздуха. Об этом на первой же встрече с летчиками ОКБ сказал сам Андрей Николаевич Туполев. Ставилась задача создать и довести самолет, способный не только обнаружить вражескую цель на большом удалении, но и захватить и сбить ее. Эту задачу не могли эффективно решать ни зенитно-ракетные комплексы, созданные тогда, ни истребители-перехватчики того времени ОКБ Микояна, Сухого, Яковлева.



А. М. Черемухин

Тот период был пиком активной работы многих туполевских летчиков-испытателей. Энергичны были и другие ОКБ, но никакое другое не могло сравниться с туполевским по объему и эффективности работ — одновременно по разным машинам. После гибели Алашеева на «105-й» на базу как-то приехали генеральный и главные конструкторы А. Н. Туполев, Н. И. Базенков, Д. С. Марков. Туполев на встрече с летчиками с огорчением заметил, что кроме Алашеева никто в ОКБ не готовился к полетам на этой машине. Между тем в Казани уже был готов следующий

экземпляр самолета, на котором вылетел заводской летчик Б. В. Машковцев (он потом погиб при испытаниях Ту-22М2). Целью встречи конструкторов с летчиками было «перераспределение ролей». «Старики» (Якимов, Нюхтиков, Сухомлин) были полностью заняты «95-й» и «114-й». Ковалев испытывал «98-ю», уже подошел к сверхзвуковым скоростям, и он был назначен ведущим летчиком-испытателем на Ту-128.



*А. Э. Стерлин*

Выпущенная в 1956 году в качестве опытного фронтового бомбардировщика машина «98», как уже отмечалось, предшествовала Ту-128. Она имела схожий вид, но более узкую колею шасси: стойки находились прямо под воздухозаборниками. Машина, которую стали использовать в качестве летающей лаборатории для Ту-128, была очень неустойчива на пробеге, и это доставляло немало забот Ковалеву.

К испытаниям этой машины подключился М. В. Козлов. Родился он в 1928 году в рабочей семье. Он окончил Тамбовское военное училище летчиков, а потом, в 23 года, — еще и Кировабадское, в котором был оставлен инструктором. В 1957 году после Школы летчиков-испытателей его направили в ОКБ Туполева. В одном из по-

летов Козлова на пробеге самопроизвольно убралась левая стойка шасси, предположительно из-за усталостных разрушений. Испытания машины были прекращены. Но именно на этой машине Ковалев и Малхасян успели провести первые испытания радиолокационной станции перехвата «Смерч», которая потом была установлена и эффективно работала на Ту-128. Той же цели служила другая летающая лаборатория на базе самолета Ту-104 с удлиненной носовой частью фюзеляжа.

Ковалеву в испытаниях перехватчика Ту-128 должны были помогать Козлов и Бессонов. Предполагалось, что Ковалев параллельно должен был вести также работу на Ту-22 — вместе с Калиной, Харитоновым, Горюновым, Еляном...

Козлов в это время много занимался отработкой реверса тяги на Ту-16. Ему подолгу, допоздна приходилось «бегать» по полосе, летал он очень мало, и такая работа не могла не надоесть летчику. По-видимому, это было одной из причин, прорвавших однажды обычно спокойного и непритязательного летчика. Козлов возмутился тем, что молодежь отстраняется от основной работы на опытных машинах, а «старики» перегружаются: в частности, Ковалеву поручалось вести две машины одновременно. Прямо и активно на одном из многолюдных совещаний Козлова поддержали Горюнов и Бессонов. Туполев решил прервать громкое заседание и взвесить все открывшиеся обстоятельства в спокойной об-

становке. После длительного перерыва Андрей Николаевич, видимо, сомневавшийся до того в молодых, изменил свое предложение: Ковалева назначили ведущим на Ту-22 и в помощь ему дали Горюнова. Козлову же поручили «28-ю», и дублером у него назначили Бессонова. Вскоре Бессонов уже вылетел на этой машине самостоятельно, вместе со штурманом К. И. Малхасяном. Прежде чем вылететь на ней, Бессонов и Козлов потренировались (с летчиком-испытателем ЛИИ В. М. Пронякиным) на



*Н. И. Базенков*

суховской машине Т-43 (Су-9) с аналогичным гидравлическим управлением. Особенностью подобных машин была их предрасположенность к продольной раскачке на взлете. С этим столкнулись А. Г. Кочетков (на «Анаконде» С. А. Лавочкина), Ю. Т. Алашеев (на «105-й»), и не они одни. Связано это было с недостаточной производительностью насосов гидросистемы, запаздыванием отклонения органов управления, отсутствием демпфирующих элементов. И Козлов, и Бессонов имели возможность потренироваться также на специальном стенде, оснащенном реальными агрегатами гидросистемы управления Ту-128. Главный вывод — о необходимости действовать рулями возможно плавнее, без резких движений — помог освоить обоим не

только опытную машину, но и успешно продолжить испытания серийной, которую Козлов перегнал на Жуковскую летно-испытательную базу из Воронежа. В 1961 году к работе над этой машиной подключился новый летчик-испытатель ОКБ Сергей Тимофеевич Агапов. В том же году состоялся памятный воздушный парад, в котором демонстрировались многие опытные машины, в их числе М-50 В. М. Мясищева, а также Ту-128, Ту-22 и др.

В. М. Разумихин говорил: «Для летчика главное в самолете — приборы и управление: устойчивость и управляемость. Это его жизнь, и мы связаны были: начальник бригады аэродинамики базы П. М. Лещинский, я, летчики! Мы друг друга не разделяли и были все время вместе — на всех разборах, со всеми летчиками. Бывали и смешные эпизоды. Однажды Миша Козлов взлетел. И вдруг бежит Витя Апраксин, в руках несет ДУСы и спрашивает: «А где «тройка»-то?»

“А ты где был?”

“Я датчики проверял!”



“А самолет-то вон он, взлетает!”

Все схватились за голову! Самолет улетел без ДУСов! Тогда я впервые задумался: как же так? Летчик не заметил, что у него самого главного элемента системы нет! Нет сигнализации об этом, и он не мог ничего понять! Когда Козлов прилетел (а летал он часа полтора), он спросил: “Что вы сделали с самолетом, совсем не такой самолет!” Вот тогда дошло до нас, что нельзя делать такую систему. Потом, конечно, и на “45-й”, и на “154-й”... это было учтено...»

При испытаниях Ту-128 столкнулись с теми же проблемами, что и Алашеев на «105-й». При подходе к сверхзвуковой скорости полета началась тряска рулей. Постарались убрать по возможности люфты в проводке управления, увеличить демпфирование системы и прошли по



*М. В. Козлов*

скорости через околосвист. Столкнулись также с так называемой ложкой в зависимости момента тангажа от подъемной силы, а главное — с реверсом органов поперечного управления — на нескольких больших приборных скоростях. К исследованиям возникших проблем были подключены специалисты ЦАГИ, выполнившие совместно с ОКБ большой объем расчетных исследований, а также испытаний в скоростных аэродинамических трубах на упруго-подобных и динамически подобных моделях...

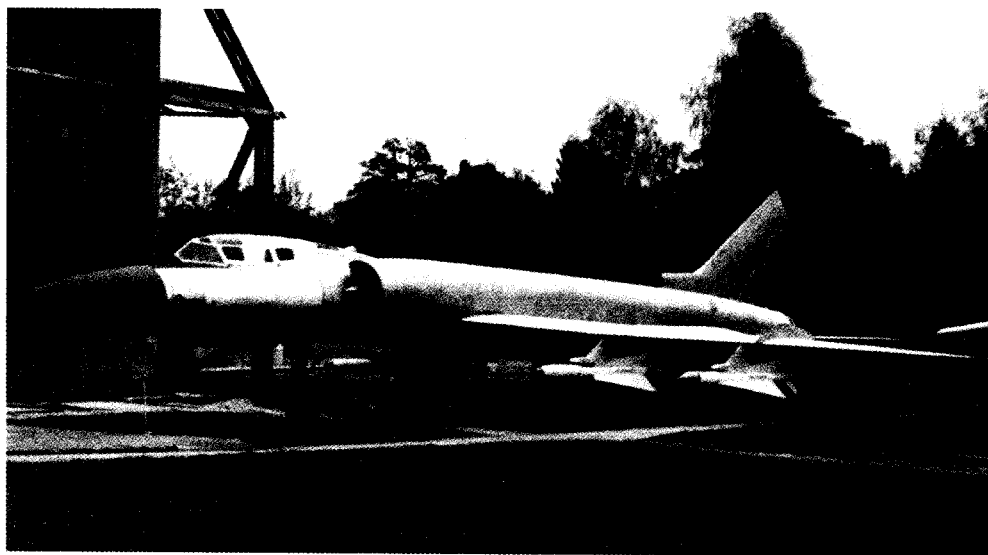
Многие проблемы — маховая тряска, рациональный подбор передаточных чисел, определявших качество демпфирования, — были общими для обеих машин Ту-128 и Ту-22. И их решение находили не только инженеры на земле, но и летчики в воздухе. Например, на тряску

мгновенно реагировали торможением. Тряска эта происходила в диапазоне чисел  $M$  от 0,95 до 1,3. Летчики воспринимали эти вибрации достаточно спокойно, но старались уйти из опасной зоны по числу  $M$ . Потом, когда были поставлены демпферы сухого трения и усовершенствована система гидравлического управления, острота проблемы притупилась.

О первых полетах на «128-й» В. М. Разумихин говорил: «Когда мы уже начали летать, буквально через несколько полетов мы поставили демпферы тангажа. И, конечно, такого, как на “105-й”, когда машина раскачивалась, на “128-й” не было! Там были бустеры с другой характеристикой: больше скорости, хода. Поэтому такой раскачки, как на “22-й”, не было никогда. А вот на “22-й” (в этом была ее особенность) все раскачивали: и Калина, и Ковалев — все, кто взлетали без демпферов. Это был ужас, а не взлет! У меня хранятся осциллограммы с этими раскачками!...»

...При всей своей мягкости и деликатности патриарх туполевских летчиков Михаил Александрович Нюхтиков был всегда весьма резок в оценках. Они не зависели от титулов и положения тех, о ком говорилось, и они были неизменными по времени. Когда мы только познакомились, меня несколько удивило то, что он, пожалуй, чаще, чем о ком-либо другом, а он знал великих среди летчиков, говорил об Анатолии Дмитриевиче Бессонове — летчике, казалось, рядовом на фирме Туполева и не хватавшем с неба особо ярких звезд. Но, узнав Бессонова ближе, оценил действительно сильный аналитический ум испытателя, которого выделял не только Нюхтиков. Узнал, сколь непрост был путь Бессонова и его, возможно, более знаменитых друзей-летчиков. Об этом пути, столь же простом, сколь и напряженном, порой драматичном, стоит рассказать подробнее. При этом, как и при обращении к судьбам других летчиков, неизбежно возвращение к некоторым из описанных уже событий, рассматриваемым с иных точек зрения и более детально...

В 1949 году Анатолий Бессонов, коренной москвич, окончил 1-ю московскую спецшколу ВВС на Соколе. На год раньше ту же школу (это было нечто вроде суворовского училища) кончал его товарищ — будущий летчик-испытатель Коля Кульчицкий. Из той же школы вышли Радий Захаров, Михаил Котельников (они стали летчиками-испытателями ЛИИ), Сережа Медведев, ставший летчиком-испытателем НИИ ВВС, Н. И. Толмачев — штурман-испытатель ОКБ Туполева и другие... В спецшколе курсанты изучали конструкцию самолета, прыгали с парашютом, осваивали езду на мотоцикле. А после ее окончания их



*Дальний сверхзвуковой истребитель-перехватчик Ту-128;  
летчик-испытатель М. В. Козлов (18 марта 1961 г.)*



*А. Д. Бессонов*

направляли обычно в знаменитое Борисоглебское летное училище. С первой же встречи в училище Бессонов подружился, и навсегда, с Олегом Гудковым, впоследствии знаменитым летчиком-испытателем ЛИИ. Пожалуй, так же он был дружен еще и с Володией Выломовым. Учились все трое на «отлично», в одной летной группе, у одного инструктора. Тон задавали два суворовца — Гудков и Выломов. Их суворовская закваска сказывалась не только в учебе, но и в общей дисциплинированности. Это позже, уже в ЛИИ, Олег мог позволить себе и выпить лишнего, и погулять с размахом, а в Борисоглебске этого не было и в помине. Кроме них летчиками-испытателями стали также учившиеся с ними в Борисоглебске Мартыанов, Шевяков, Кравцов. В феврале 1952 года, по окончании училища, Гудкову, Бессонову и Выломову предложили остаться там инструкторами. Еще шла корейская война, требовались все новые боевые летчики, и друзей направили на Высшие офицерские курсы в Грозный. К тому времени они уже освоили Як-18, Як-11, Ла-9. Окончив курсы в июне 1952 года, они вернулись инструкторами в Борисоглебск, и до декабря 1957 года все трое были рядом: какое-то время в одном звене, а потом в разных полках: «Чтоб хорошо было везде», — пояснил командир.

Налет у каждого был уже около 1000 часов, включая налет на МиГ-15. Кстати сказать, реактивный МиГ-15 показался, и так оно и было, наверное, на самом деле, машиной во многом более простой, чем иные поршневые, — скажем, Ла-9. У Ла-9 был плохой обзор из-за широкого

«лба» мотора воздушного охлаждения. Большой гироскопический момент, обусловленный мощной винтомоторной группой, также затруднял пилотирование этого самолета на взлете-посадке (в частности, выдерживание направления разбега при взлете) — иногда «не хватало ноги». Вообще машина была строгая, так что реактивный МиГ-15 был явно проще поршневого Ла-9. Для управления МиГ-15 достаточно было спокойных, экономных, мягких движений рулями.

Бессонов хорошо знал Юрия Гагарина, и его особенно потрясло то, что Юра вместе с опытным летчиком Серегиным погиб именно на столь неприхотливом и прощающем ошибки самолете, как МиГ-15. Анатолий Дмитриевич вспоминал: «Когда Гагарин разбился, мы все удивлялись: ну как же так? Такой самолет! Кто на нем хоть немного летал (а мы полетали очень-очень много), знает, что это так же просто, как съезжать с горки на салазках. Однажды, став уже испытателями, мы узнали, что у самого Анохина были сложности с выводом МиГ-15 УТИ из штопора. Мы нашли, как это сделать наиболее эффективно. Мы не боялись экспериментировать, и нам давали такую возможность. Конечно, В. С. Серегин мог не иметь нашего опыта. В день гибели Гагарина я был в воздухе — на летающей лаборатории Ту-95. Наши зоны полета находятся рядом, и я слышал в воздухе все тревожные переговоры того дня. Я совершенно четко знаю: в тот день нижняя кромка облаков была на высоте 600 м, а верхняя — на 1200–1300 м. Я довольно хорошо знал Гагарина, много разговаривал с ним. Он рвался к нам в Школу летчиков-испытателей и очень хотел летать, летать — после большого перерыва в полетах. Он был очень азартным человеком, и его глаза горели, когда, отвечая на его вопросы, я рассказывал об испытательной работе.

Я не верил и не верю, будто они попали в след какого-то самолета и будто это явилось причиной катастрофы. Сколько раз в “воздушном бою” мы попадали в такой след?.. Машина эта настолько хорошо управляема, что ей это не страшно. Не думаю также, что они свалились. Во-первых, если б это случилось, то Серегин, очень опытный человек, доложил бы об этом на землю. Во-вторых, он бы его-то, Гагарина, вытащил бы, дал бы команду катапультироваться. У них была простая зона. Они ходили на виражи — Гагарин готовился вылететь самостоятельно. Закончив программу на высоте около 4–5 км, они, как я думаю, для ускорения посадки пошли вниз с переворотом и чуточку прозевали — оба! — вывод машины из пикирования. Им не хватило высоты. Чем объяснить иначе то, что они вошли в землю под столь большим углом? Не сообщив ни слова?! Думаю, что им надоело продолжение пустопорожнего полета и они решили побыстрее, с переворота уйти вниз. Удивляюсь гипотезе С. М. Белоцерковского и о штопоре. Они же были в крутом, отвесном пикировании. Может быть, начали уже выводить, но было поздно. Если б у них был штопор, тем более было бы время доложить о происходящем. Я вспоминаю такой случай. В 1955 году в учебном полете на высоте 400 метров у нас заглох мотор на Як-11. Впереди был курсант, а сзади —

я, инструктор. На пути к аэродрому была железнодорожная линия, и чтобы не рисковать — на случай, если не дотяну до аэродрома, — я решил садиться на кукурузное поле. Доложил об этом немедленно на КДП и, комментируя свои действия, прекратил связь лишь перед самой посадкой. Сели удачно, только погнули слегка винт, закрылки да наглоотались пыли: фонарь был открыт, чтобы его не заклинило. Так вот, пожарили меня тогда за одно: почему не сообщил о том, как проходила собственно посадка. Серегин, конечно же, мог сообщить хоть что-то и катапультировать Гагарина, если б видел опасность...»

Об особенностях штопора самолета МиГ-15 УТИ Бессонов знал не понаслышке. Более того, знал, что была такая молва, что эти спарки, особенно чешского производства, почему-то плохо выходили из штопора. Этим вопросом занимался легендарный С. Н. Анохин. Полетал он вместе с инструктором Школы Л. В. Фоменко, и их заключение было строгим: на спарках, имевшихся в Школе, на штопор не летать! Бессонов вспоминал: «Летали мы много, теорию знали, имели большой инструкторский опыт полетов на штопор в училище. И вот однажды втроем: Гудков, Выломов и я — за “рюмкой чая” решили, что пора бы самим разобраться, в чем тут сложности и как их преодолеть. Мы поняли, что машина хорошо входила в штопор. Но особенность с выводом из него состояла в том, что из-за большого запаздывания в реакции машины на рекомендуемое полное отклонение ручки от себя и на дачу ноги она начинала вращаться еще интенсивнее, и это, естественно, могло восприниматься как невыход из штопора. Мы сделали 8—10 полетов на высоте 5—6 км, где плотность воздуха была еще достаточно высока для обеспечения нужной эффективности рулей. Мы поняли одну особенность: при выводе не надо отдавать ручку от себя полностью — от этого запаздывание уменьшалось. В конце концов мы научились выводить ее вообще без запаздывания. Она стала выходить при очень экономном отклонении ручки, выходить почти так же легко, как Як-11, Ла-9. Слушатели Школы, которых мы возили, даже не верили. Потому как было известно также, что и в корейскую еще войну летчикам, попавшим на МиГ-15 в штопор, нередко приходилось катапультироваться, поскольку машина у них из штопора не выходила. Это осталось в памяти. Я все это рассказываю, — продолжал Бессонов, — потому, что хочу подчеркнуть: у нас в Школе была возможность работать творчески и проявлять разумную самостоятельность — мы ее неплохо использовали. К сожалению, у военных, строевых летчиков такой самостоятельности не было. Один наш борисоглебец, Костя Коротюк, защищал в свое время Асуанскую плотину — в ранге командира полка. Во время боевой учебы его командиры звеньев и эскадрилий летали на высоте не ниже 50—100 м, а рядовых не пускали даже и на эти высоты. Каково же было его удивление, когда там, в Египте, он увидел, что противники — израильтяне, нередко чисто говорившие в эфире на русском языке, летали над пустыней на высоте 5—10 м на “Сейбрах” — за ними стелился пыльный след...»

Я высказал Анатолию Дмитриевичу предположение, что, возможно, зная положение в строевых частях, Анохин и сделал вывод о целесообразности запрета полетов на штопор на спарках МиГ-15 УТИ. Бессонов согласился с этим и, в свою очередь, предположил, что Серегин, будучи инструктором, возможно, также не имел того опыта вывода этого самолета из штопора, какой был у них в Школе.

Бессонов, Выломов и Гудков — все трое друзей жили на частной квартире и были неразлучны. Но в Борисоглебске Олег Гудков влюбился в красавицу Тамару, работавшую секретарем в штабе. Анатолий был тамадой на его свадьбе, а вскоре женился и Володя Выломов. Все трое и после этого оставались ближайшими друзьями. Но всех уже не удовлетворяла инструкторская работа. От одного из сослуживцев, Миши Котельникова, они знали о Школе летчиков-испытателей, первым начальником которой был его отец, боевой генерал М. В. Котельников. Инструкторы знали, что эту Школу уже окончили борисоглебцы Володя Смирнов (он потом работал в ОКБ Яковлева), Эдуард Елян, Юрий Алашеев, Федор Бурцев. Борисоглебское училище кончали также другие летчики-испытатели, принесшие ему, пожалуй, еще большую известность, — Владимир Коккинаки, Иван Сухомлин...

На все обращения троих друзей — к командованию, в Министерство авиационной промышленности, к Н. А. Булганину, К. Е. Ворошилову, Н. С. Хрущеву — приходили уклончивые ответы. В 1955–1956 годах случилась война Израиля с Египтом. Друзья написали заявление с просьбой направить их туда. Ответили: сидите ждите своей очереди. В январе 1957 года все трое отправились в Москву. Решили, что, если не получится со столь желанной Школой, в крайнем случае попытаются попасть в академию. Созвонились с Мишей Котельниковым, который был уже в Школе. Приехали в Жуковский и пошли к начальнику Школы И. П. Полунину. Бравые ребята приглянулись ему и его коллегам, но лишь после настойчивой, на грани наглости, просьбы отчаявшихся летчиков он пообещал прислать всем троим персональный вызов. Слово свое он сдержал, но из училища отпускать их по-прежнему не хотели — пришлось обращаться к командованию округа. Наконец от Тамары они узнали, что из штаба их документы все же ушли в Школу.

Труднее других и не без колебаний армию покидал Гудков. Он и Володя Выломов, лишившись отцов, рано прикипели к воинской службе и тяжело расставались с ней. Наконец в начале января 1958 года все трое прибыли в Школу. Из 28 принятых в группе было пока что лишь 12 человек, и особенно запомнился Александр Федотов. Он явно возвышался над всеми своей организованностью, какой-то внутренней мощью и вместе с тем человечностью. Потому совершенно естественно для всех он был назначен старшим.

Через короткое время ребята перезнакомились друг с другом, а также с уже работавшими летчиками-испытателями. Одним из первых среди новых знакомых был Аркадий Богородский. Как-то устроили свой быт.

Жили на частных квартирах в Кратове, и жили дружно. Еще в Борисоглебске, скинувшись, купили Олегу Гудкову «Победу» — он был особенно равнодушен к автомобилям и жаждал иметь свою машину.

Вскоре в Школу приехал еще один их более молодой товарищ из Борисоглебска Юрий Шевяков. А потом появился Дмитрий Мартьянов — это была удивительная личность с необыкновенно драматичной судьбой. После училища он служил в строевой части в Средней Азии. Однажды в местном клубе он стал невольным участником драки, в которой погиб нападавший на него с ножом местный житель. Мартьянова, который не мог обидеть и мухи, военный трибунал осудил на 25 лет, и вышел он из заключения только после амнистии, после появления статьи уголовного кодекса о самообороне и личного обращения к К. Е. Ворошилову.

Мартьянова демобилизовали, он стал работать в Саратовском аэроклубе, но его обязали раз в неделю отмечаться в соответствующих органах. И надо было быть Иваном Петровичем Полуниным, как говорил Бессонов, чтобы человека столь сложной судьбы, летчика без класса, но одержимого полетами и целеустремленного взять в Школу. Притом и в Жуковском ему было предписано после занятий ходить отмечаться в прокуратуру. (Вот с ним-то Бессонов и ездил к Гагарину, которого Мартьянов хорошо знал по Саратовскому аэроклубу, будучи его первым инструктором.)

М. В. Ульянов также хорошо знал Мартьянова и говорил: «Дважды Дима Мартьянов попадал в неприятности. Я не помню почему, но он попал под тюрьму. Второй случай помню: он, будучи летчиком Куйбышевского завода, разбил “95-ю” машину. Заходил на посадку и, наверное, видя, что мажет, что машина еще не села, дал команду: “снять винты с упора”. Началось интенсивное торможение винтами. Самолет стукнулся о бетонку и получил сильные повреждения...»

Не без основания и с благодарностью Бессонов говорил: «Нам страшно повезло с начальником Школы Полуниным. В это время, в 1958—1959 годах, сдавали жилой дом летчиков в Жуковском. Ю. А. Гарнаев был председателем жилищной комиссии. Полунин узнал, что нам тоже дают жилье, но не в Жуковском, а в Луховицах. Кто-то желал туда же перевести и Школу. Полунин захотел оставить нас в Школе — в частности, Колю Крылова и меня — инструкторами и дать при этом возможность параллельно заниматься летными испытаниями в ЛИИ. Он вызвал нас и посоветовал отказаться ехать в Луховицы: Иван Петрович опасался отрыва Школы от ЛИИ. В конечном итоге именно он пригласил нас в ЛИИ».

Вскоре в Школу был принят еще один борисоглебский выпускник (удивительная «серия»!) — Игорь Кравцов. Он был несколько старше тройки друзей, но все они были близки. Друзья тяжело переживали случившуюся с ним вскоре трагедию. «Он попал в КБ Микояна. У него там произошло подряд несколько отказов, — вспоминал Анатолий Дмитриевич. — И он не покинул машину, когда ее необходимо было покинуть. Тогда в Министерстве авиационной промышленности негативно относились к любой потере самолета. А это, по-моему, величайшая глупость...»

— По той же причине, возможно, погиб Богородский, — заметил я.

— Да, так же было с Богородским, — продолжил Бессонов. — И не с ним одним. Саша Федотов рассказывал мне о таком случае. Он, будучи уже опытным шеф-пилотом ОКБ А. И. Микояна, однажды проверял технику пилотирования заводского летчика-испытателя в Иркутске. Повеяемый ввел самолет МиГ-23 в штопор. А выходить из него самолет не захотел. Федотов сам попытался вывести машину, но безуспешно. И тут, когда высота приближалась уже к предельной, борясь, он поймал себя на мысли, что думает не только о том, что же еще предпринять, а о том, что скажет аварийная комиссия. Если даже такой ас думает в штопоре и об этом, а не анализирует исключительно лишь обстановку и действует, что же сказать о простых смертных?.. Не могу утверждать точно, что случилось у Кравцова в момент катастрофы. Но до этого у него уже было катапультирование в связи с потерей путевой устойчивости на большой сверхзвуковой скорости экспериментального самолета с треугольным крылом. При числе М около двух машину начинало водить по курсу, и на отклонение рулей направления она не реагировала. Сам я тоже бывал на похожем режиме — на Ту-128. И знал, что бесполезно что-то делать и изменением работы двигателей, они-то на максимальном режиме! Главное на таком режиме — не дать развиться вращению. И лучший выход из положения — тормозиться!

Возможно, у Кравцова была недоработанная система катапультирования, — предполагал Бессонов, — не исключено, что, борясь, он не успел уже катапультироваться — это стало причиной его гибели. Тот же Саша Федотов годы спустя погиб лишь потому, что катапультировался поздно. Он также боролся до последнего. И когда катапультировался, было уже поздно...» (Что и говорить, точка зрения спорная. М. В. Ульянов, и не он один, считал: «Причина этой катастрофы определена и хорошо изучена. К сожалению, она дополняет печальную статистику, во многом относящуюся к человеческому фактору...»)

В их выпуске Школы погиб каждый четвертый — Кравцов, Гудков, Федотов, Юмашев, Соловьев, Цыганков. Раньше всех погиб на вертолете в 1959 году Смолин. Несомненным, признанным и неназойливым лидером в выпуске был, очевидно, Федотов. Они летали в Луховицах. Отрыв от ЛИИ был, конечно, плох и нежелателен, но зато была возможность много летать: на всех МиГах от МиГ-15 до МиГ-19, на Ту-4, Ил-12, Ил-14, Ил-28, Ан-2, Як-25, Ли-2...

Жадными до полетов были все, но особенно — Саша Федотов, а также «шустрый» — Женя Соловьев. Всем в выпуске нравился своими спокойствием и надежностью Петр Остапенко. Да и вообще выпуск был на удивление сильным, сплоченным, дружным. Как-то 20 лет спустя после окончания Школы Федотов собрал всех своих выпускников, кто был жив. Он был талантлив и в этом. Разрисовав обыкновенную салфетку, он дал расписаться на ней всем друзьям. Потом сфотографировал эту салфетку и разослал на память: А. Д. Бессонову, В. А. Богданову, Е. А. Горюнову,



В. Ю. Добровольскому, В. И. Кирсанову, В. А. Красильникову, Н. М. Крылову, Д. П. Мартьянову, П. М. Остапенко, Е. С. Соловьеву, Г. П. Тихонову, В. И. Терскому, Ю. Н. Харченко, Ю. А. Шевякову, Б. И. и Ю. И. Юмашевым...

Федотов был на редкость аккуратным, внимательным, организованным человеком, к тому же художественно одаренной личностью. Излишне говорить, что он был необыкновенно талантлив и как летчик. Достаточно сказать, что такой авторитет, как Григорий Александрович Седов, хорошо знающий цену сделанного Федотовым, человек и летчик, известный своей глубиной и объективностью, назвал лучшим из летчиков-испытателей среди тех, кого знал, именно Федотова. Говорил он это, когда прошло много лет после гибели Федотова. Когда полной сил (и работы) была команда наследников Федотова, летчиков-испытателей ОКБ А. И. Микояна, когда незыблемыми оставались его феноменальные рекорды, а впервые поднятые и испытанные им машины все более завоевывали авиационный мир. Когда наконец Школа летчиков-испытателей стала носить имя Федотова...

Бессонов лучше знал Гудкова, был его другом, но ценил обоих. (Впрочем, знал цену и самому себе, никогда не самоуничижаясь.) Манеры пилотирования Гудкова и Федотова были, по словам Бессонова, в чем-то схожи: оба пилотировали энергично. Так же энергично, на грани резкости, как говорили, управлял машиной Юрий Гарнаев... Один из летчиков-испытателей, летавших с Федотовым и проверявших его, высказывал и вовсе крамольную мысль, будто Александр Васильевич особенно резко (и в своем последнем полете) давал ногу...

Бессонов считал, что резкое пилотирование — признак испуганности летчика. Такого примерно, какое, по его мнению, могло быть у военного летчика, развалившегося вследствие этого самолет Ту-22: «Он вышел из облаков, на малой высоте, под большим углом, увидел землю и от испуга стал действовать чрезмерно резко. Как следствие — превысил допустимую перегрузку и разрушил машину. Для определения нормального пилотирования в подобных условиях более подходит слово “энергичное”. При этом независимо от быстроты движений летчик каждое мгновение контролирует эти движения...»

Никто из слушателей Школы не был брошен на произвол судьбы, все были в поле внимания друг друга, инструкторов, действовавших летчиков-испытателей — ЛИИ, ОКБ, НИИ ВВС. Всегда было кому и что подсказать — толково, по делу, уважительно. Они постоянно общались с заместителем начальника Школы по летной подготовке Василием Архиповичем Комаровым, человеком опытным и деликатным. Они впитывали любой опыт. Однажды в Луховицах на его очень короткую заводскую полосу впервые «без двигателя» посадил аварийно самолет с треугольным крылом В. П. Васин. Посадка самолета с таким крылом, с остановленным двигателем, сыпавшегося к земле с вертикальной скоростью около 50 м/с, требовала от пилота не только мужества, но и предельной собранности, летного мастерства. Васин

не дотягивал до своего аэродрома в ЛИИ и вынужден был сесть аварийно в Луховицах, причем вынужденно сел поперек полосы! И сел удачно.

Это была одна из первых подобных посадок. За некоторое время до того на самолете с треугольным крылом с отказавшим двигателем в ЛИИ аварийно садился В. С. Ильюшин. Вскоре в Школе внимательно слушали его рассказ об этой уникальной, первой у нас подобной посадке. Молодые летчики, пораженные происшедшим, спросили тогда Владимира Сергеевича: когда он поверил, что попадет на полосу и сядет? Он ответил: «Когда самолет остановился!»

Накопленный опыт позволил разработать методику посадки без двигателя, которую некоторое время спустя довели до строевых летчиков. К горькому сожалению, летчик-испытатель ЛИИ А. П. Богородский погиб при подобной же посадке с остановившимся двигателем на самолете МиГ-21 с треугольным крылом. Он, конечно же, знал методику такой посадки. Он видел, что не попадает на полосу, что ему не хватает необходимой для этого скорости, и тем не менее затягивал покидание самолета. Незадолго перед тем его представляли к званию Героя Советского Союза — он давно был достоин этого, так как многое сделал в летных испытаниях (достаточно вспомнить очень удачные испытания самолета Лавочкина Ла-250 «Анаконда»). Но он однажды уже покидал вынужденно машину — это не понравилось и запомнилось министру П. В. Дементьеву. Бессонов был в воздухе, когда в том самом полете Богородский получил команду катапультироваться. У него не выходила нога. Не помогало ничто, и он вынужден был уйти с посадочного круга в луга, где и покинул машину. Когда дело дошло до очередных наград, министр «встал поперек» Богородского: «А вот летчику, который покидает машину, — не звание Героя, а орден Ленина!»

У Федотова однажды на пробеге при посадке на самолете МиГ-21 самопроизвольно убралась стойка основного шасси. Самолет совершил капот через нос и крыло — такова особенность этой «треуголки». Машина оказалась в перевернутом положении, стесанным фонарем вниз. Летчик не погиб лишь чудом. Чудом было и то, что случайно оказавшийся рядом Олег Гудков сумел вытащить Федотова через щель в разбитом фонаре. Так что покидание такого же МиГ-21 в столь же опасной ситуации неизбежного кабота в случае посадки было для Богородского единственно правильным решением.

Прошло несколько лет. И вот 20 апреля 1972 года Бессонов, возвращавшийся из командировки, увидев внизу огромное темное пятно, в тревожном предчувствии запросил землю, что случилось. «Погиб Богородский», — ответила земля. «У Кравцова, Богородского, Федотова — трагедии схожие», — был убежден Бессонов.

Гудков как испытатель был личностью, возможно, того же масштаба, что и Федотов. После окончания Школы Олега пригласили работать в ЛИИ, но основные его испытания были выполнены поначалу на поли-

гоне во Владимировке, при отработке ракет «воздух — воздух». Бессонов также был направлен в ЛИИ (вместе с В. И. Кирсановым, Н. М. Крыловым и В. А. Красильниковым). Всех их поверял на МиГ-15 С. Н. Анохин, удививший каждого простотой, доброжелательностью, доверием к молодым, естественно сочетававшимся с требовательностью и четкостью. Помимо Анохина Бессонов узнал в деле, летая у них вторым, В. Ф. Хапова, В. Д. Плаксина, Амет-хана Султана и каждого вспоминал с тем же уважением, что и Анохина. В летной комнате молодые жадно ловили каждое слово старших. Будь то увлеченный рассказ Г. М. Шиянова о первом кинофестивале в 1959 году, который он охотно посещал, или впечатления гордого за свою непростую работу А. П. Богородского. Об испытаниях «Анаконды» он говорил без всякой рисовки: «Нормальный самолет! Что его хаят — не пойму. Отличный самолет, отлетал без проблем всю программу...» Когда Василия Архиповича Комарова пригласили работать к себе туполевцы, он делился с молодыми: «А я не могу уходить из ЛИИ... К тому же у меня ноги повреждены при вынужденной посадке — куда с моими ногами? И долго ли вообще буду еще летать?..»

Человеком удивительной судьбы был Василий Денисович Плаксин. Родился он в 1921 году, и прошел всю войну летчиком-истребителем. После войны был и монтером на заводе, и диспетчером в аэропорту, и транспортным летчиком, а с 1951 по 1978 год работал летчиком-испытателем в ЛИИ. Испытывал в основном тяжелые машины и выполнял самые сложные работы, например исследования больших углов атаки и сваливания на самолетах Ту-95, Ту-114. Летчиком-испытателем (там же, в ЛИИ) стал также его сын Владимир Плаксин. Он погиб в 1982 году на самолете Ту-134 при перелете в Североморск.

Василий Денисович Плаксин был летчиком облета от ЛИИ при испытаниях на фирме Туполева Ту-154 на больших углах. Он был уроженцем Куйбышева, и, как вспоминал М. В. Ульянов, они всегда с удовольствием брали его с собой, когда летали туда. Он вел себя совершенно изумительно. Он садился на правое кресло второго летчика, складывал умиротворенно руки на груди и, отдыхая, говорил: «Наше дело — правое!» Человек остроумный, однажды, когда что-то произошло опасное, он выматерился и сказал: «А вы еще и убить хотите!»

Возвращаясь к истории Бессонова и его товарищей. Вскоре молодые летчики влились в семью испытателей ЛИИ и ОКБ, став ее составной частью и, чего они не сознавали поначалу, — главной ее надеждой. Бессонов специализировался в основном на истребителях. Днем он летал на истребителях, а ночью — на Ту-16. Руководил программой важных ночных испытаний боевых систем Ту-16 В. А. Комаров. Кроме него летали М. П. Киржаев, А. Б. Философов, В. Н. Ильин, В. М. Шестухин, Н. М. Крылов. Летали много — два экипажа по 6 человек. К утру, к рассвету, закончив напряженные полеты, собирали нехитрую закуску, пропускали по стаканчику-другому принесенной с вечера водочки и расходились спать — с тем чтобы часам к 11 дня вернуться на аэродром ЛИИ, чтоб пол-

ными молодых сил продолжить полеты — на истребителях. А вечером жены задавали в очередной раз вопрос: что это за работа такая, уходят каждый вечер на всю ночь, да еще с бутылкой и с закуской. Единственным и неслабым утешением жен была большая зарплата мужей...

«Не следует, — говорил Бессонов, — верить рассказам о том, что среди испытателей в особом почете была пьянка. Безусловно, после работы и вне работы они могли где-то собраться, посидеть, разрядиться, выполнив серьезную программу. Но так чтобы в тесной летной комнате,.. чтоб кто-то хранил выпивку в своем шкафу и тем более — примитивный спирт, когда в ту пору отличную водку можно было купить где угодно, даже в столовой, — этого среди летчиков не было. Хотя, что греха таить, бывало, кто-то, но очень редко, и спивался. (Так, к горькому сожалению, случилось с Радием Захаровым, Николаем Горяиновым, так погиб Слава Борсук, и не только они сами были в этом виноваты.) В массе же своей летчики, отчаянно любившие свою работу, ясно сознавали, что одновременно и работать, и выпивать, и летать невозможно. Среди борисоглебцев, пожалуй, лишь Олег Гудков мог иногда слегка набраться, особенно на поминках друзей. Но и с ним это бывало редко, тем более в начале испытательской карьеры. Кстати, в одно время, и долгое время, была традиция: жены летчиков ходили по кругу и собирали деньги вдове погибшего товарища. Потом это как-то заглохло. Но поминки, конечно, остались». Бессонов скромно умалчивал о себе, но, по воспоминаниям самых разных людей, сам он пить так, чтобы не терять контроль над собой, в молодости не умел, и это создавало ему тогда немало проблем...

Бессонов и Крылов летали относительно меньше других по программе Ту-16, но в целом у них в ЛИИ, как и в ОКБ Туполева, работы (и сильных ощущений) хватало. Вскоре почти одновременно умерли от рака несколько летчиков и штурманов, в их числе В. А. Комаров, А. Б. Филосовов, М. П. Киржаев, Г. Н. Захаров, В. Н. Ильин. В летных комнатах бытовало тогда уверенное предположение, что это было связано с облучением — не только радиолокационным, но и идущим от иного кабинного приборного оборудования — летали-то на таких самолетах, как Ту-16, часов по шесть... «Неслучайно и оправданно, — говорил Бессонов, — известный авиационный медик В. А. Пономаренко считает, опираясь на данные многолетних исследований, что по сравнению с обычными инженерами, служащими, рабочими летчики и другие члены экипажей биологически стареют на 5–12 лет ранее...»

Однажды Бессонова пригласил к себе начальник управления летной службы МАП Л. В. Чистяков и передал ему приглашение работать на одну из фирм. Бессонов терялся в догадках — на какую именно фирму? К Сухо-му он не хотел идти сам. Во-первых, туда уже ушел Женя Соловьев. Кроме того, там уже работал Толя Кознов, тоже борисоглебец. Там работал Эдуард Елян, с ним Бессонов не хотел сближаться. Но выяснилось, что Бессонова приглашал Туполев. Летчик несколько удивился: «Я же истребитель!» «Вот и хорошо, — ответили ему. — В ОКБ Туполева идет сейчас перехватчик.

Серьезная, новая машина, а все летчики — бомбардировщики: Козлов, Горюнов, не говоря уже о старших (Нюхтикове, Якимове, Сухомлине), которые почти полностью сосредоточились на тяжелых машинах».

Перейдя к туполевцам, Бессонов сохранил тягу к ЛИИ, к его людям, к летной комнате — и в праздники, и в будни. У туполевцев не было такого дружного коллектива. Но каждый, тот же Нюхтиков или Якимов, каждый был сам по себе — личность. Они были над молодыми, сознававшими их значимость.

На туполевской фирме был еще один борисоглебец — Юрий Алашеев. Он помог Бессонову войти в курс дела. Он по-братски поделился с ним и Горюновым частью испытательных работ — на самолете Ту-104.

К этому времени Алашеев вместе с Комаровым уже побывали на Ту-104 на больших углах атаки. И на крыло сваливались, и опрокинулись однажды, и выработали вместе с другими испытателями необходимые рекомендации для решения весьма острой тогда проблемы подхвата. (Подхватом называют выход самолета на большие углы атаки, например при торможении самолета с постоянной нормальной единичной перегрузкой; при этом, начиная с какого-то значения скорости полета и угла атаки, вследствие срыва потока с концов стреловидного крыла резко возрастает момент на кабрирование и резко возрастает угол атаки, что ведет к последующему сваливанию.) Так что Бессонову с Горюновым довелось испытывать Ту-104, хотя они и не выполнили на этой машине главные программы испытаний.

Потом была машина Ту-95. На ней-то Бессонов узнал ближе М. А. Нюхтикова, А. П. Якимова. «Михаил Александрович производил впечатление очень спокойного, размеренного, дотошного человека, — говорил Бессонов. — Он, как не многие, понимал, что на смену приходят молодые и надо им передать все свое умение, весь свой опыт. Это встретишь далеко не всегда, как отнюдь не всегда видишь, что первые пилоты замечают и понимают сидящего рядом второго. Тот же Иван Моисеевич Сухомлин тоже чувствовал заботы молодых, тоже не был безучастным. Но все же Сухомлин был больше занят собой, хотя и видел все твои ошибки. А Нюхтиков — весь сама доброжелательность — был повернут к тебе. С ним и другими ветеранами я впервые почувствовал “95-ю” машину...»

Бессонов не раз слышал рассказы Нюхтикова о перекомпенсации. Так что когда она однажды обнаружилась на руле направления Ту-95, он был к этому уже готов. На высоте 2000 м при скорости полета около 350 км/ч командир экипажа А. С. Мелешко и второй пилот Бессонов выполняли скольжение на машине с выпущенной в посадочном положении механизацией. Под фюзеляжем впереди центра масс была подвешена большая ракета длиной около шести метров. Момент рысканья оказался настолько значительным, что потребовалось полное отклонение руля направления. Левая педаль полностью ушла, и лишь усилиями обоих пилотов, в полную силу давивших на правую педаль, стало возможно вернуть ее в исходное, нейтральное положение.



*А. Д. Бессонов в полете*

Еще будучи в ЛИИ, Бессонов проводил двигательные работы на летающих лабораториях. В ОКБ Туполева он продолжил испытания, начатые А. П. Якимовым, пригнавшим из Куйбышева летающую лабораторию Ту-95, оснащенную пятым, опытным двигателем Н. Д. Кузнецова — НК-22.

«Работа успешно продолжалась около 5 лет, до 1965 года, — говорил Бессонов, — пока не была прикрыта, как и многие перспективные направления в авиации, Н. С. Хрущевым». Параллельно с тем начиная с 1959 года Бессонов вместе с Козловым и Горюновым подключился к работам по самолету Ту-128.

В жизни бывают удивительные совпадения. Однажды после долгого перерыва нам домой позвонила друг нашей семьи Тамила Григорьевна Долголенко, вдова бывшего заместителя начальника ЛИИ Георгия Павловича Долголенко. Он погиб в 1990 году в автомобильной катастрофе, но помнят его и поныне как человека большой души, сделавшего много доброго и в ЛИИ, и в нашем городе Жуковском. Тамила Григорьевна, сама человек деятельный и известный в Жуковском, к тому же жившая прежде в соседнем доме, давно переехала в Москву, к детям. Мы потеряли связь с ней, и вдруг — этот звонок: «просто так», с рассказом о своих детях и внуках, с расспросом о наших... В тот же день, буквально через полчаса, М. В. Ульянов вспомнил не кого-нибудь, а именно... Долголенко. Разговор зашел о летающей лаборатории Ту-95 с двигателем для Ту-144 НК-22. Ведущим инженером на этой лаборатории был как раз Долголенко. Он очень много летал, и «95-я» летающая лаборатория многим обязана ему. Ведущим летчиком был А. П. Якимов, вторым — А. Д. Бессонов и

ведущим по самолету — С. Д. Борсук. «Потом, — вспоминал Ульянов, — Г. П. Долголенко долгие годы курировал все двигательные дела на нашей фирме. Он и Эмиль Генриевич Акопян...»

Ульянов не был согласен с мнением Бессонова: «Хрущев с прикрытием летающей лаборатории Ту-95ЛЛ совершенно ни при чем. Эта работа начиналась до Хрущева (на той самой машине Ту-95, которую поднимал М. А. Нюхтиков) и продолжалась еще долго. Ее же делали для “144-й”. Потом на этой летающей лаборатории прошли все работы по «семидесятке» (Ту-160), по «сорок пятой» (Ту-22М)... Двигатель-то один и тот же — кузнецовский! Только разные вариации! И нечего тут ворошить незабвенного Никиту Сергеевича...»

Как уже говорилось, одной из серьезных проблем самолета Ту-128 (и Ту-22) был реверс поперечного управления. Особенно опасным он был для самолета Ту-128: пилоты этого самолета-перехватчика в погоне за целью при прицеливании теряли контроль за скоростью, а при достижении около 850 км/ч наступал реверс.

Это явление во всей его опасности проявилось еще в конце 1940-х годов — на реактивном тяжелом бомбардировщике ВВС США со стреловидным крылом фирмы «Боинг» В-47. Тогда элероны этого самолета были уменьшены по размеру и в дополнение к ним для управления по крену стали использовать интерцепторы, расположенные посередине размаха каждой консоли крыла.

Опасность реверса элеронов на первых туполевских реактивных самолетах со стреловидными крыльями была выявлена заранее, в расчетных и экспериментальных исследованиях ЦАГИ и ОКБ. Тем не менее по причине выхода самолетов за установленные ограничения по скорости на Ту-128 (как и на Ту-22) случилось несколько катастроф. Бессонов сразу понял, что, если с разгону влететь в зону реверса, машина может поваляться и ее нечем будет вывести. Важно было не теряться в этой ситуации. (Бессонов полагал, что так, возможно, случилось позже с военным летчиком-испытателем И. И. Лесниковым на перехватчике МиГ-25, хотя ЦАГИ и ОКБ весьма точно установили ограничения скорости полета этого самолета по условиям реверса элеронов.) Важно помнить, что есть еще для поперечного управления руль поворота, а главное — возможность резко сбросить скорость, убрав форсаж. Были проведены упоминавшиеся тщательные исследования ОКБ совместно с ЦАГИ, итогом которых



*Н. И. Базенков*

была установка на самолете Ту-128 интерцепторов, решивших проблему реверса. В начале 60-х годов Бессонов на Ту-128 достигал на высоте 1000 м приборной скорости 1040 км/ч — только благодаря установке интерцепторов. Тогда на такую скорость не выходили еще даже МиГи. Кстати сказать, особенно остро эта проблема проявлялась при несимметричном пуске ракет. При одновременном пуске на больших приборных сверхзвуковых скоростях двух ракет с одного крыла (всего их было четыре, по паре на каждом крыле) машину опрокидывало на спину. Бессонов и его товарищи в специальных полетах на большой высоте определили пределы продвижения по скорости, безопасные при несимметричном пуске ракет: при этом баранка штурвала была полностью отклонена и машина уже начинала валиться на крыло. В одном из полетов военный экипаж в строевой части, почему-то не знавший о результатах, полученных испытателями, вышел за установленные ими ограничения, пилот после несимметричного пуска ракет не убрал полностью газ и не воспользовался рулем поворота для парирования возникшего момента крена. Экипаж катапультировался. Машина была потеряна.

При дальнейшем продвижении по скорости и числу  $M=1,6; 1,8; 2,0...$  столкнулись с еще одной проблемой — недостаточной путевой устойчивостью и управляемостью. О ней летчики уже знали и по американским данным, и по результатам полетов Петра Остапенко, а также других летчиков ОКБ А. И. Микояна — на их машинах... Для повышения путевой устойчивости самолета Ту-128 начиная с числа  $M=1,6$  планировалось подключать, как уже говорилось, автомат устойчивости пути — АУП. Он был создан и опробован на летающей лаборатории. Путевая устойчивость была повышена, однако в недостаточной степени из-за малой эффективности при больших числах  $M$  руля направления.

Другой, новой для летчика особенностью достигнутых чисел  $M$  полета был нагрев конструкции. Эта проблема могла еще более обостриться, если бы удалось продвинуться до числа  $M=2,2-2,3$  и далее, с новыми, более мощными двигателями В. А. Добрынина. Бессонов как раз занимался в основном вопросами, связанными с двигателями А. М. Люльки, а также интерцепторами. Козлов же вел основную программу испытаний по устойчивости — управляемости машины. С двигателями А. М. Люльки примерно за полтора года они прошли от числа  $M=1,0$  до 2,0 — без особых неприятностей, не потеряв ни одной машины. Но двигатели Добрынина оказались довольно сырыми, к тому же стало ясно, что для поражения цели (того же В-52, идущего на скорости около 900 км/ч) вполне достаточно достигнутой уже скорости перехватчика, вооруженного ракетной системой с большой дальностью обнаружения и дальностью пуска ракет 20–30 км. Так что ограничились достигнутым на форсажном режиме работы максимальным числом  $M$  около 2,0. Но даже при этом нагрев был столь значительным, что Туполев, пригласив летчика в ОКБ, интересовался этим вопросом особо. «Чем ты чувствуешь тепло?» — спрашивал он Бессонова. «Лицом!» — отвечал летчик. В той же встрече в ОКБ Туполев с озабоченно-



стью говорил о проблемах путевой устойчивости — управляемости при больших числах  $M$  и видел ее решение в чем угодно (в форме профиля киля, его передней кромки, в установке двух килей), но не в использовании автоматического управления, опасаясь его отказов.

Одновременно на летной базе в Жуковском шли испытания других машин Ту-128. За четыре года, начиная испытаниями в 1961 году и кончая принятием на вооружение в 1964 году, испытатели и создатели машины, имевшей весьма хорошие характеристики, прошли этот путь без потерь. Вел Ту-128, напомним, главный конструктор И. Ф. Незваль.



*И. Ф. Незваль*

Машина Ту-22, как уже говорилось, шла параллельно с Ту-128, имела в процессе испытаний примерно те же сложности. Только с путевой устойчивостью у нее все было в порядке. (В. М. Разумихин вспоминал, что первые демпферы тангажа были опробованы как раз на Ту-128. После успешных испытаний они были поставлены на машине Ту-22, на которой летал Харитонов и для которой эти демпферы были гораздо более важны, чем для машины Ту-128, имевшей изначально более совершенную систему управления). Бессонов и его товарищи, летавшие на Ту-128, многое сделали для ввода ее в строй и обучения военных летчиков — сначала испытателей НИИ ВВС: Игоря Лесникова (еще одного борисоглебца), Юрия Рогачева, Георгия Берегового, а затем строевых летчиков.

Для подготовки строевых летчиков были построены в Воронеже 12 самолетов-спарок. Их испытания в 1967–1968 годах вел Бессонов. В этой работе он тесно сотрудничал с известным авиаконструктором А. И. Путиловым, который был назначен начальником филиала Воронежского завода в момент постройки там самолета Ту-128УТ. Испытания на этой спарке проводили также молодые туполевские летчики-испытатели В. М. Молчанов и А. И. Талалакин.

На воздушном параде 1961 года над Тушино прошла колонна опытных машин: первым на сверхзвуковом бомбардировщике ОКБ В. М. Мясищева М-50 летел Н. И. Горайнов, его сопровождали сзади на МиГ-21 Ю. А. Шевяков из ОКБ А. С. Яковлева и И. Н. Кравцов из ОКБ А. И. Микояна. Далее с интервалом в полминуты шел М. В. Козлов на Ту-128, затем — А. Д. Бессонов, на том же Ту-128, но с другой подвеской. Затем летел К. К. Коккинаки на микояновской опытной машине и после него Е. С. Соловьев — на суховской. Участвовали в том же параде В. С. Ильшин и А. В. Федотов. Тогда же в параде приняла участие группа из десяти



*М. В. Козлов в кабине Ту-144*

Ту-22, ряд Ту-16 с подвеской и Ту-95, а также строй пассажирских машин Ту-124 и Ту-104. Туполевская фирма на этом параде была представлена очень сильно.

Начиная примерно с 1963-1964 годов Бессонова и Козлова по инициативе Д. С. Зосима подключили к отработке на пилотажном стенде в ЦАГИ продольного управления будущего сверхзвукового пассажирского самолета Ту-144.

Выбор не был случайным, именно эти летчики первыми освоили полет на числе  $M$ , близком к 2, на Ту-128. Кроме того, они имели также опыт высотных полетов: в динамическом наборе они достигали высот около 20 км. Для достижения динамического потолка машина разгонялась до скорости, примерно вдвое превышавшей скорость звука, на высоте около 13,5 км. После этого летчик брал штурвал на себя, и машина начинала набор высоты под углом тангажа около  $45^\circ$  на форсажном режиме работы двигателей. Не допуская снижения скорости ниже 550 км/ч, летчик доводил машину до динамического потолка. В верхней точке перегрузка достигала значения, равного нулю. Машина при этом рулей уже не слушалась и продолжала движение, снижаясь под углом в те же  $45^\circ$ . Никакой раскрутки двигателей не наступало, они продолжали работать на форсажном режиме. Постепенно по мере снижения восстанавливалась управляемость по всем каналам, и машина возвращалась к «нормальному» полету...

В это же время началась другая работа — по самолету «45». Но Бессонов, занятый «28-й» и учебой в МАИ, к этому направлению еще не подключался. Вокруг «144-й» уже стал складываться определенный круг испытателей: Горяйнов, Елян, Ведерников. К тому же Бессонов как-то поделился со своим шеф-пилотом А. П. Якимовым: «Мне интереснее там, где больше энерговооруженность машины. Я же истребитель! Но мне не хотелось бы быть и там, где расталкивают локтями друг друга. Как на «144-й»...» Якимов, сам бывший истребитель, недели через две-три после этого разговора направил Бессонова на испытания «45-й». На ней уже вылетел В. П. Борисов, и главный конструктор машины Д. С. Марков подключил к ее испытаниям Бессонова. Василий Петрович Борисов окончил Школу летчиков-испытателей на два года позже Бессонова — в 1960 году. В это время в ОКБ Туполева, куда он попал, шла смена летчиков на опытной машине «105», будущей Ту-22. Ту-128 шла вслед за ней, но шла более успешно, хотя ею занимались всего три летчика-испытателя ОКБ А. Н. Туполева, а также военные летчики. Удачная была машина!

Одним из достоинств Ту-128, как считал Бессонов, были длинные воздухозаборники. Несмотря на потери давления, поток успевал, подходя к двигателям, выровняться. При коротких заборниках на Ту-22 на входе в двигатели поток был чрезмерно возмущен, автоматика на первых порах не обеспечивала рационального управления системой скачков уплотнения. На Ту-128 — как следствие — было меньше проблем с двигателями, с помпажом, с раскруткой... (Анатолий Дмитриевич, кажется, забывал при этом, что небывало длинные воздухозаборники, даже в какой-то степени включенные в силовую конструкцию самолета, — это также значительные потери веса.)

Весьма успешно на Ту-128 протекала отработка радиолокационной станции, всего комплекса перехвата и поражения цели из разных позиций перехватчика, включая его выход на динамический потолок.

Анатолий Дмитриевич Бессонов при всей широте своих интересов продолжал особенно много заниматься вводом в строй именно этого перспективного самолета-перехватчика Ту-128. И у него хватало своих личных сложностей в летной работе. Как-то Бессонову поручили выполнить полеты на этом самолете без крышки фонаря на сверхзвуковой скорости. (Надо сказать, многое в испытаниях этой машины сделал С. Т. Агапов, он, кстати, также проводил полеты на Ту-128 со сбросом крышек фонарей.) Руководители ЖЛИИДБ полагали, что для выполнения этой весьма сложной и небезопасной работы достаточно 2–3 полетов, в то время как Бессонов считал, что ему требуется не менее 6–8 полетов. За поддержкой Бессонов обратился в методсовет ЛИИ. Первым его понял Анохин, и за 15 минут обсуждения методсовет единогласно одобрил предложение туполевского пилота. После этого Анохин счел необходимым поговорить с Бессоновым отдельно: «Ты без крышки, в открытой кабине впервые летаешь?» «Впервые», — ответил Анатолий Дмитриевич. Анохин нашел свои летные очки и, передавая их Бессонову, предупре-

*Самолет Ту-128*

дил: «Не знаю, как на твоём самолёте, но у меня сильно трепало в таком полёте ресницы — очки тебе пригодятся. Смотри, у тебя может оторвать руку, не высовывай её. У меня рука была зафиксирована на ручке, а у тебя — штурвал. Привяжи все. Очень осторожно давай скольжение...»

Советы Анохина (относились они примерно к 1962–1963 годам) оченьгодились Бессонову в дальнейшем. Анохин говорил ему: «Если даже ты наденешь защитный шлем с опущенным забралом, то между забралом и лицом будет “сквозняк”. Мало того что у тебя будут трепыхаться ресницы, полетит пыль кабины — особенно на взлёте, и ты ослепнешь! Поэтому надень сначала очки, потом закрой забрало. А в полёте подымеешь вверх забрало и снимешь очки. Тогда проверишь с поднятым и опущенным забралом поведение потока. То же надо проделать на посадке».

Анохин оказался совершенно прав. После отрыва на скорости около 360 км/ч в кабине поднялся ураган пыли — без очков пилотировать было бы невозможно. Только уйдя на большую высоту, экипаж избавился от пыли. Теперь стало важно «не разбрасывать руки», чтоб их не обломало потоком... Ведь Бессонов доходил в этих полётах до сверхзвуковой скорости. Позади него, в открытой же, без крышки фонаря кабине сидел штурман, и надо было думать также о его безопасности. Несмотря на то что двигателей в кабинах не было слышно (доходили они до числа  $M=1,5$ ), рев, создаваемый потоком воздуха, стоял невообразимый. Оба были плотно привязаны, как привязано было все, что поток мог высосать из кабины. Пилоты были одеты в высотные костюмы. Помимо очков они имели ещё защитные шлемы с забралом, а также гермошлемы. Продвижение по скорости протекало постепенно и лишь после того, как Бессонов получал «зелёный свет» согласия от своего штурмана. Впрочем, продолжить наращивание числа  $M$  полёта в открытой кабине сверх 1,5

не смог сам Бессонов: возникли непереносимые колебания... внутренних органов летчика.

Не будь подробного рассказа Анохина, его особого, внимательного отношения к молодому летчику, вряд ли тот подготовился бы столь тщательно к такому испытанию. Очки Анохина оказались очень кстати. Причем Бессонов проверил всевозможные варианты облачения: в очках и без них, с гермошлемом и без него, с опущенным и поднятым забралом защитного шлема. После этого полета он в гораздо большей степени, чем прежде, был готов к аналогичным испытаниям на самолете «45». Но советы Анохина остались в памяти не меньшей ценностью, чем свой собственный богатый уже опыт. Анохин был одним из высших авторитетов для Бессонова и его товарищей — в ряду таких корифеев, как Нюхтиков, Шиянов, Хапов, Амет-хан, Сухомлин, Якимов...

В середине 70-х годов шла интенсивная работа в испытаниях и доводке самолета «45» (Ту-22М). Усилия на штурвале в многочисленных полетах, связанных с исследованиями устойчивости и управляемости машины, были столь значительны и продолжительны, что у Бессонова, как он вспоминал, образовались мозоли на руках. Напряжение в трехчасовых полетах было так велико, что, бывало, ногам летчика было холодно, а со лба капал пот.

Разработчик системы управления В. М. Разумихин уточнял: «Усилия были нормальные. Другой разговор, что Бессонову давали режимы специальные. Там у нас была поставлена специальная система ограничения перегрузки. До перегрузки 1,9–2,0 усилия были очень легкими. А как только доходили до 2,0, подключался дополнительный загрузатель — так называемый торсион — и усилия резко возрастали. Бессонов должен был оценить работу этой системы, и ему надо было преодолевать большие усилия. Однако в пределах эксплуатационной области усилия были нормальными...»

Инициатива участия в испытаниях «45-й» исходила от самого Бессонова, а вот выпускал его, по прямому указанию главного конструктора Д. С. Маркова, Василий Петрович Борисов, сделавший для этого самолета особенно много. В испытаниях этой машины он был опытнее Бессонова, охотно делился с товарищем своими знаниями, доверяя ему и самую сложную работу. Вместе они выполняли всего два ознакомительных полета. В дальнейшем Борисов был в курсе всех дел Бессонова, которые тот вел уже совершенно самостоятельно. Как следствие велик был вклад в летные испытания самолета — прежде всего его системы управления — и самого Бессонова.

Попадал он и в сложные ситуации. Перед тринадцатым полетом из-за взрыва и пожара двигателя сгорела на земле машина Ту-22М3, которую поднял и испытывал Бессонов. Так же как сгорел на земле уже упоминавшийся самолет-разведчик Ту-22Р, который испытывал Горюнов. Пожары, конечно, дорогие, но «хорошо», что они случились на земле, а не в воздухе...

Памятны были Бессонову обстоятельства полета, связанные с особенностями обтекания нового, плоского горизонтального наплыва воздухозаборников на «тройке» Ту-22М3. Эта машина прошла испытания очень быстро, была «обжата» до числа  $M=2,2$ , и предстояло проверить лишь ее поведение на больших углах атаки — с задней и передней центровками. Отсутствие постепенного изменения центровки инженеры, выдававшие задание, объясняли тем, что «тройка» была очень близка к «двойке» — Ту-22М2, которую Борисов и Бессонов испытывали в большом числе полетов, в разных конфигурациях и сочетаниях параметров на больших углах атаки. А тут необходимо было обследовать все конфигурации — всего в двух полетах. В оправдание инженеры ссылались на практически совпадавшие результаты продувок моделей «двойки» и «тройки» в аэродинамических трубах ЦАГИ. Бессонов, обоснованно опасаясь подхвата, возражал: «Но это все ж в трубе, притом на относительно малых углах атаки...» Его успокаивали: «Мы все просчитали, проэкстраполировали, подхвата не должно быть». «Но почему не провести прямых измерений в аэродинамических трубах»? — допытывался он. «А потому, что модель для испытаний на больших углах атаки надо делать малоразмерной, на такой модели уловить влияние небольших элементов непросто. Используют обычно модели не очень маленькие, а на них достичь больших углов атаки невозможно», — разъясняли ему. Бессонов упирался: «Если там есть подхват и если стабилизатора не хватит, чтоб вернуть машину в нормальный режим полета, то необходимо оснастить машину противोштопорными ракетами или противоштопорным парашютом...»

«Нет, ЦАГИ дал заключение, — используется, казалось, наиболее убедительный аргумент. — К тому же самолет оснащен катапультируемыми креслами».

Бессонов выполнил первый полет — с передней центровкой. И, вернувшись, сказал инженерам, что поведение самолета совершенно необычно, все говорило об опасности подхвата. Суть режима состояла в том, что при некотором положении рычага управления двигателями при постоянной единичной перегрузке следовало тормозиться. В большинстве полетов на этих режимах пилот постепенно брал штурвал на себя, на себя, на себя — пока не доходил до упора. Самолет терял, соответственно, скорость, а потом опускал нос. Так вел себя устойчивый самолет. После этого его можно было разогнать и продолжить программу полета. Первой особенностью, предвестником подхвата явилось то, что штурвал в процессе торможения самолета уже не шел на себя, а чуточку отдавался от себя. Так случилось и в первом полете Бессонова: сначала уменьшился темп выбора штурвала на себя. Скорость полета продолжала уменьшаться, но нос самолета и не думал опускаться — потребовалось отдать штурвал от себя, так как нос поплыл даже вверх и перегрузка несколько превысила 1. После резкого отклонения штурвала от себя машина еще «подумала», прежде чем опустить нос. Это было явное начало подхвата — на угле от-

клонения закрылков около  $23^\circ$ . В процессе подхода к нему требовалось очень внимательно следить и за отклонением руля направления. Ноги обычно в процессе торможения не должны участвовать в управлении, но они должны при необходимости корректировать положение самолета, исключив его нежелательное боковое движение. Словом, Бессонов был убежден в том, что опасность подхвата была более чем реальной.

Он полагал также, что неумение конструкторов и руководителей летных испытаний находить общий язык с летчиками-испытателями, топливность нередко обходились очень дорого. «Двух полетов — мало! — говорил перед этими испытаниями Бессонов. — Нет продувок на больших углах атаки. Необходимо минимум 6—8 полетов!» Его не послушали. Все закончилось еще относительно благополучно. Благо на самолете стояли надежные катапультные кресла, и самолет не упал на дома или дорогу в людном месте...

Сложность анализа состояла в том, что поведение машины при фиксированной заданной нормальной перегрузке, равной 1, зависело от положения закрылков, расхода топлива, то есть веса машины. Все это: скорости, вес, положение закрылков и штурвала — Бессонов отлично помнил, и все говорило об опасности подхвата, а впоследствии — штопора.

Мало того что инженеры разубеждали его в этом. Второй, более серьезный и трудный полет с задней центровкой превратили к тому же в сдаточный: вторым пилотом был назначен военный летчик полковник Поздняков из ГК НИИ ВВС.

В полете (с задней центровкой) с Поздняковым, который сидел на месте командира экипажа — слева, все повторилось, как в первом полете с центровкой передней, с тем же углом отклонения закрылков  $23^\circ$ .

На подхвате обычно нет предупреждающей тряски — это осложняет восприятие момента, когда нос машины готов взмыть вверх. Бессонов, вовремя почувствовав этот момент, скомандовал: «От себя! Держи! Держи!» И нос машины медленно-медленно опустился... Бессонов рассказывал: «Ну вот, думаю: в худшем варианте все повторилось. Теперь, слава богу, рядом со мной военный летчик, который может все подтвердить. Он сидит за командирским штурвалом слева, а я подстраховываю его. И получили очевидный подхват. Теперь переходим к другому — крайнему режиму, и задание будет выполнено. Режим — с выпущенными закрылками, угол их отклонения —  $45^\circ$ . Темп торможения машины более интенсивный, чем прежде, и Поздняков не успевает выбирать штурвал на себя, чтоб сохранить перегрузку равной 1; она уходит с единицы на 0,95. Я не хочу ему говорить, что здесь требуется тонкая работа, — могу его напугать: летчик незнакомый. Машина не свалилась, мы ушли с режима. Поздняков озабоченно признался: «Я не выдержал перегрузку — значит, нечисто выполнил...»

Повторяем режим: я-то должен сдать машину. При повторении режима он более строг: единица, единица, единица. Штурман при этом отсчи-

тывает скорость: 290, 280, 275... И в этот момент нос машины резко пошел вверх. Она выполнила нечто вроде «кобры Пугачева» и посыпалась вниз со скоростью примерно 30–50 м/с. Очевидно, мгновенно произошел мощный срыв со всего крыла — «суперсрыв». Подъемная сила резко уменьшилась, и машина вышла на углы атаки неизмеримо большие, чем в аэродинамической трубе ЦАГИ. Все это произошло в течение 2–3 секунд. Позже я прочел в книге А. Дэвиса, что ни одна машина из положения, в какое мы попали, — а это был плоский штопор с задней центровкой, — сама, без принудительных средств, не выходит! У нас же не было ни противоштопорного парашюта, ни противоштопорных ракет. Машина падала плашмя. Я тут же взял управление на себя. Попробовал отдать штурвал от себя — никакого эффекта! На себя — то же самое! Дал ногу: одну... другую — все то же! Начали мы с 6 км высоты, и скорость падения нарастала: 30, 50, 100, 200 м/с! Наконец я ее слегка раскачал: она начала покачиваться с крыла на крыло и чуть опустила нос. Скорость полета стала нарастать: 230, 270, 340 км/ч. Уже следовало убрать закрылки. Траектория полета постепенно стала выполаживаться, хотя машина продолжала падать плашмя. Практически никакой реакции на отклонение рулей, кроме изменения шума за бортом. А штурман только успевал отсчитывать высоту: 4, 3, 2! Уже всё! Нас четверо, а необходимо 7 секунд, чтобы покинуть машину. Другого выхода нет. Есть только злоба — от бессилия: самолет-то совершенно исправный!.. Покинул машину последним, после двух хлопков позади и когда пустым оказалось место Михаила Позднякова — рядом. (Таков порядок покидания на Ту-22М: второй пилот не может покинуть самолет раньше первого.) Кувыркаюсь, лечу, листочки у меня срываются из планшетки. Открылся парашют. Вижу: самолет подо мной, очень медленно вращаясь вокруг своей вертикальной оси, падает плашмя, взрывается и горит. У меня высота 500–600 метров, и несет меня в гигантский костер. Приземлился несколько в стороне — между какой-то избушкой и линией электропередач. Удар был сильным, поскольку одет был тяжело и не успел сбросить носимый аварийный запас — НАЗ.

Случилось это на 151-м километре дороги на Касимов — все приземлились более или менее благополучно...»

Значительная неустойчивость машины (уже упоминавшаяся «ложка» зависимости момента тангажа от подъемной силы) на больших углах атаки была выявлена в аэродинамической трубе. В полете она проявилась более остро. Причем уборка закрылков только усложнила ситуацию. Если бы летчик не убрал закрылки, стабилизатора хватило бы, чтобы парировать «ложку» и вывести машину в устойчивое состояние — в горизонтальный полет...

Любопытная деталь. После того как члены экипажа собрались в одном месте, подъехала автомашина санатория, расположенного неподалеку, на Белом озере. В машине находился местный лесник, как оказалось, к удивлению, — давний знакомый Бессонова — Павел Иванович Диденко. «Эты, Анатолий?» — не верил своим глазам лесник. «Я, я! — ответил летчик. —



У тебя лес горит, Павел Иванович, — мы видели сверху...» «Уже погасили», — успокоил лесник, явно удивленный необычной встречей...

Читая рукопись этой книги, Вадим Михайлович Разумихин заметил, что, пожалуй, более точную картину происшедшего знал лишь он да П. М. Лещинский. Петр Михайлович тогда был жив, но по состоянию здоровья ничего открыть не мог. Потому не без колебаний в нужности такого разъяснения Разумихин рассказал: «Они стали тормозиться. Да, Дмитрий Сергеевич Марков дал разрешение на полет. Военные настаивали, и Марков согласился. Алексей Андреевич Туполев отсутствовал, хотя было известно, что он возражал. Но Марков решил: раз Туполева не нашли — он дал разрешение. При какой-то скорости произошел подхват. Поздняков сидел слева — за командира. А Бессонов, как инструктор, сидел справа. Получили подхват (с выпущенной механизацией). Поздняков не успел... сохранить перегрузку, она ушла... Бессонов без согласования с командиром убрал закрылки. Если судить по рассказу Бессонова, машина пошла в штопор... Она пошла, и они давили от себя, машина задержалась и уже начала опускать нос. И в это время Бессонов, видя, что машина опускает нос недостаточно энергично, убрал закрылки. А при этом момент на кабрирование резко возрос, и нос стал подниматься вверх! Не убери он этот чертов закрылок, машина опустила бы нос и все было бы в порядке. Закрылки Бессонов убрал, потому что ему казалось, что машина плохо разгоняется — из-за большого сопротивления. А про моменты он забыл! Не хочется Бессонова огорчать. Но! Если разбираться, то он — основной виновник... Потом пришлось им прыгать, кинули машину, ничего сделать они не могли...

Марков, конечно, получил по мозгам от Алексея Андреевича. Инженеры — тоже: ведь разубеждали Маркова... Лещинский как мог сопротивлялся. Он очень точно составил задание, но, к сожалению, получилось вот так. Бессонова отстранили, по-моему, на какое-то время. Алексей Андреевич долгое время был жутко зол на Маркова и на Бессонова...»

На первый взгляд между относительно молодым Бессоновым и высоко его ценившим патриархом Михаилом Александровичем Нюхтиковым общего было не много. Первый был настроен всегда на борьбу и непримиримое противостояние с тем, что считал несправедливым (а в этом был объективен далеко не всегда, и это видели многие), а второй также боролся со «злом», как он его понимал, но без особого шума, и никто не говорил, что это несправедливо. Возможно, главная общность обоих летчиков состояла в требовании обеспечить самостоятельность и независимость летчика-испытателя. Запомнилось одно суждение Бессонова, весьма жесткое по отношению к П. В. Деметьеву, бывшему министру авиационной промышленности: «Я не хочу сказать, что это было у него умышленно, но, считаю, он сделал немало плохого для нашей авиации. Особенно в последние годы, когда все более отбирал самостоятельность и неприкосновенность летчиков-испытателей, все более унижал их и приуменьшал их роль. Он полагал, что, если поставит летчиков в жесткие рам-

ки, зажмет их, от этого авиация выиграет. Она проиграла. Не будь этого, не погиб бы Аркадий Богородский, и не он один... По требованию Деметьева выпускники Школы летчиков-испытателей, начиная с выпусков конца 50-х годов, были демобилизованы из армии. Прежде летчики-испытатели были как бы прикомандированными из армии — это давало им определенную независимость, полезную не только для них. Туполевские летчики вспоминали такой эпизод. Однажды на разборе результатов летных испытаний одной из машин ОКБ в присутствии Андрея Николаевича о ней жестко высказался летчик-испытатель В. П. Марунов. Туполева это возмутило, и он оборвал летчика: «Ну, если ты не хочешь, то и не будешь летать!» Заслуженный испытатель, боевой летчик, многое сделавший в морской авиации, полковник, Марунов, как рассказывают, встал и ответил: «Знаете что, Андрей Николаевич, на вашем г... я летать не буду!»

— Ну и уходи!

— Ну и уйду! — довольно спокойно ответил Марунов. И действительно ушел — он оставался военным человеком, который мог продолжить свою работу, в частности и летную, в армии...»

Прочтя эти строки рукописи, Эдуард Ваганович Елян, знавший Туполева не понаслышке, заметил: «Я не верю, что Андрей Николаевич мог себе такое позволить в отношении Вячеслава Павловича Марунова...»

Такого же мнения и М. В. Ульянов: «О том, что Туполев будто бы жестоко обошелся (деспот!) с летчиком Маруновым, — неправда. Все было не так. Марунов был заслуженным летчиком, который перегнал с Камчатки В-29. Но это был также летчик, который в безобидной ситуации посадил в Мячково на маленький аэродром огромную машину Ту-85. После этого прокола Марунова заменили на А. Д. Перелета, и обратно с Мячкова машину поднимал Перелет. Марунов не разобрался тогда с перевернутым триммером...

Перед началом полетов на Ту-95 Туполев пообещал квартиры Перелету и Марунову. Когда машина погибла, квартиру дали только семье погибшего — Перелета. Марунов пошел к Озерову, заместителю Туполева. Озеров пытался объяснить: «Перелет погиб, а Вы — нет и можете еще подождать...» Марунов вспылал и написал заявление с просьбой откомандировать его обратно в армию. Туполев возражать не стал...»



*В. П. Марунов*

История посадки в Мячково весьма поучительна. Предстоял первый полет второго экземпляра самолета Ту-85. Это был поистине гигантский самолет — размером меньше Ту-95, но больше Ту-4. Самолет этот продолжал линию стратегического бомбардировщика Ту-4, но имел значительно улучшенные характеристики. Во-первых, для этого самолета создавались поршневые двигатели с уникальными данными, а также турбовинтовой двигатель. А кроме того, усилиями ученых ЦАГИ и конструкторов ОКБ аэродинамическое качество самолета было увеличено до 19,5. В январе 1951 года А. Д. Перелет поднял опытный вариант сверхдальнего бомбардировщика в воздух. Испытания показали возможность достижения на Ту-85 дальности 12 000 км. Этот самолет имел исключи-



*А. Д. Перелет*

тельное значение. В разгар холодной войны было известно, что исходный самолет Ту-4 имел недостаточную дальность: он мог достать своей «ядерной дубинкой» Соединенные Штаты, но для возврата машины домой дальности у него не хватало. В запасе были лишь экзотические варианты применения Ту-4 против США: либо с использованием ледовых аэродромов на плавающих льдинах Северного Ледовитого океана, либо со спасением экипажей (после покидания Ту-4 и приводнения в Атлантическом океане) с помощью подводных лодок.

Так вот, Марунов взлетал на второй машине 85/2 (85Д) 28 июня 1951 года. Взлетал он с восточного веера аэродрома в Жуковском по малой полосе на Москву-реку. Все уже было готово к старту, когда вдруг специалисты по контрольно-записывающей аппаратуре — КЗА — принесли

в кабину динамометрический штурвал. Решили почему-то обязательно установить его на штатном штурвале — при сидевшем уже на рабочих местах экипаже. Увидев, что тумблер управления триммером руля высоты упирается в «накладной» динамометрический штурвал, монтажники тут же отвинтили закрепленный на хомутах тумблер, перевернули его и поставили на тыловой части штатного штурвала — лицом к лобовому стеклу. Не подумали о том, что тумблер в перевернутом положении работает наоборот! После взлета Марунов стал создавать штурвалом момент на пикирование (как обычно, подключая триммер — на пикирование). А машина вопреки ожиданиям стала задирать нос — на кабрирование. Общими усилиями экипажа смогли отжать штурвал вперед и кое-как сели в Мячково! На гигантском самолете садиться на маленьком аэродроме! В первом же вылете плюхнуться на такой машине на таком аэродроме вследствие такой ошибки!

«Если уж не догадался, что перевернули, хоть остановись, оставь в покое триммер! — говорил Михаил Владимирович Ульянов о командире экипажа и продолжал: — А вот когда я пришел на базу, уже существовало правило: никаких работ на самолете, никаких паяльников, никакого ремонта без разрешения конструктора и основного производства! Специалистам по КЗА категорически было запрещено устанавливать какой-либо экспериментальный прибор или регистратор — даже пустяковый — без строгого согласования! Объяснение простое: однажды они поставили свою аппаратуру, а она загорелась в полете — из-за проводки... После каждой из подобных ошибок вводились какие-то правила, нормативы и, наконец, даже стандарт предприятия.

На базе было организовано специальное подразделение, которое регламентировало подобные работы и выпускало конструкторскую документацию — только для специалистов по КЗА, экспериментаторов. Был создан особый технологический отдел, без разрешения которого ни одна, даже самая мелкая работа не могла быть выполнена на самолете. Мало того что техотдел на любую заявку по проведению работ должен был получить разрешение конструктора. Он должен был четко расписать технологию выполнения работы на самолете — только после этого заявка попадала на производство. Производство сдавало свою работу ОТК. Во главе этой службы стоял Вячеслав Михайлович Шагин — въедливый и мудрый человек. Пока наземный экипаж не проверит выполненную работу, пока цех не подпишет предъявление работы как выполненной, пока Шагин не увидит так называемую карту готовности с «иконостасом» подписей всех ответственных специалистов и не проверит все досконально, он не подписывал разрешение на полет. Казалось бы, глухая бюрократия. Но подобные требования написаны кровью...

Школа, которую мы сейчас теряем, дорогого стоит! Восстановить ее много дороже, чем построить ангар... То, что Вы написали в своих книгах, — говорил мне Ульянов, — это и есть школа ошибок. Написанное можно рассматривать также как тест для понимания того, что из себя представляет тот или иной человек. Вы всех свалили в один котел, они там все ворочаются, и сразу видно, кто чего стоит...»

Бессонов вспоминал такой случай. Когда 27 апреля 1952 года Н. С. Рыбко вылетал впервые на Ту-16, на аэродром приехало много высоких гостей из ЦК, из министерства — во главе с П. В. Дементьевым. Было очевидно, что событие предстояло значительное. Машин, подобных Ту-16, в мире не было ни тогда, ни много лет спустя. Погода долго не позволяла Рыбко сделать первый вылет. Высокий народ слонялся у машины, рядом с которой находился и Рыбко с экипажем. Время от времени начальники спрашивали у Туполева: «Когда полетим?» Поначалу Андрей Николаевич отмалчивался, а потом отрезал: «Что вы ко мне подходите? Вон к кому подходите!» — и указал на Рыбко. Туполев считал, что летчик и только летчик мог в такой ситуации сказать, приемлема ли та или иная погода для столь ответственной работы.

В КБ Туполева многие летчики, включая Нюхтикова, Сухомлина, были военными. Более того, Туполев старался привлечь к себе на работу не только летчиков из военных, но и лучших ведущих инженеров по летным испытаниям из НИИ ВВС. У Бессонова ведущим инженером по испытаниям Ту-128 был Герман Васильевич Грибакин, в свое время бортинженер экипажа Н. П. Каманина, спасавшего челюскинцев, а впоследствии — ведущий инженер НИИ ВВС, притом один из опытейших. Вот он-то многому учил Анатолия Дмитриевича. Так же когда-то опытный инженер И. Н. Квитко образовывал М. А. Нюхтикова. В то же время Бессонов, как и Нюхтиков, отчетливо понимал, сколь важно инженерам, и особенно главному конструктору, знать специфику работы летчика. Словно переключаясь с Нюхтиковым, Бессонов говорил (в 2000 году): «Когда перестали слушать летчиков, это не замедлило сказаться на качестве наших самолетов. Из этой ситуации сегодня выпала, пожалуй, только фирма Сухого. Потому что ее возглавляет и летчик, и конструктор (Бессонов имел в виду М. П. Симонова). Я наблюдал взаимоотношения Туполева с Нюхтиковым, Сухомлиным — это ж целая школа! Помню, впервые выкатили из ангара опытную Ту-124. Идут Туполев, Нюхтиков, Сухомлин. И я слышу, Михаил Александрович спрашивает Туполева, показывая на «124-ю»: «Андрей Николаевич, а что это вы ему так задрали крылья?» Туполев, оправдывая положительный угол «поперечного V» крыла, ответил: «А ты же видишь, у него стойка шасси короткая, ты ж крылом будешь чиркать землю при кре-нах на посадке». Нюхтиков возразил: «Правильно, но в полете машина будет качаться». Туполев ничего не ответил. Но самое интересное состояло в том, что через два-три полета, как оказалось, машина действительно закачалась, и крылья на Ту-124 пришлось опустить, угол «поперечного V» стал отрицательным. Таких случаев, а я их запоминал, у Туполева с Нюхтиковым было немало. Впечатляли сами взаимоотношения Туполева с такими летчиками, как Нюхтиков. К нам, молодым, Андрей Николаевич относился как заботливый отец, с которым мы делились, выкладывая все как на духу...»

Мы еще вернемся к проблеме выбора угла «поперечного V» самолета Ту-124. Она все-таки проявилась негативным образом при его эксплуатации. Подобные решения вряд ли можно принимать, опираясь лишь на интуицию, хотя об интуиции Андрея Николаевича сложены легенды. Здесь важно другое — взаимное доверие конструктора и летчика.

Как говорил мне А. Д. Бессонов, примерно в конце 1977 года, после принятия на вооружение Ту-22М2, ОКБ Туполева представило к званию Героя Советского Союза двух летчиков: Бессонова и Кульчицкого. Через некоторое время пришла поздравительная телеграмма от министра В. А. Казакова, и стало известно, что Кульчицкий удостоен этого звания, а Бессонов награжден... орденом Ленина...

В 1982 году произошла катастрофа экипажа Николая Кульчицкого на Ту-95. Бессонов лучше многих знал Кульчицкого и в деталях помнил суть

этой трагедии своего близкого товарища. «Машина, Ту-95, на которой летал Кульчицкий, была одной из старых, — рассказывал Бессонов. — Она была оборудована под носитель крылатых ракет, при этом она имела слишком заднюю центровку. Чтоб она не становилась запредельно задней, было запрещено заправлять на этом экземпляре машины задние топливные баки — фюзеляжные и килевые. В связи с этим вес машины был ограничен 156 тоннами в отличие от обычных 182 тонн для других машин Ту-95. Первым начал летать по этой программе молодой летчик Юра Шеффер, я его подстраховывал, будучи вторым пилотом, и летали мы, не превышая вес 156 тонн. Постепенно я стал отходить от этой работы, переключаясь на другие. И без меня, с одобрения конструкторов, но вне контроля методического совета, стали увеличивать вес машины, рассчитывая тратить на запуск и прогрев двигателей, на рулежку и пробег самолета топливо из задних баков. Решено было также применять перекачку топлива — с тем чтобы сохранять центровку пусть близкой к задней, но в допустимых пределах. Когда применялась такая нестандартная выработка топлива, необходим был строжайший контроль — и на земле, при подготовке полетного задания, и в воздухе — со стороны бортинженера и командира корабля. Тем более это было необходимо, когда Кульчицкий взлетал на той же машине уже с весом 182 тонны! Причем на этой машине летал ряд командиров, и Кульчицкий был одним из последних среди них, во многом случайно попав на этот вес. У меня потом состоялся нелicenseприятный разговор с главным конструктором, когда в случившейся трагедии стали обвинять Кульчицкого. Лишь после года и нескольких месяцев расследования в соответствующих органах с Кульчицкого были сняты обвинения. Тогда поняли, во-первых, что увеличить вес машины со 156 до 182 тонн можно было лишь за счет хвостовых баков, а это недопустимо. И тогда, во-вторых, было доказано, что машина не была подготовлена к полету в условиях обледенения. Кульчицкий был исключительно тонким, чувствительным летчиком, — продолжал Бессонов. — С ним в одном экипаже был другой отличный летчик В. И. Шкатов. Словом, у меня нет сомнений, что дело было в технике, а не в экипаже. Более того, никогда не забуду этот день 28 января 1982 года, когда на «95-й» взлетал экипаж Кульчицкого. Я был на осмотре в центральной больнице экспертизы летно-испытательного состава — ЦБЭЛИС, когда узнал страшное: «Коля Кульчицкий горит на полосе — там море огня!..»

*Н. Е. Кульчицкий*



*Экипаж, погибший 28 января 1982 года, слева направо: Н. Е. Кульчицкий, В. И. Шкатов, А. С. Шевцов, А. Н. Николаичев, И. Н. Горсткин, А. А. Жилин, В. Э. Серман, В. Я. Амплеев, Х. И. Сунгатуллин, К. П. Макаров*

Не прошло и двух часов после трагедии, как я услышал от врачей: “Нам сказали, что он себя плохо почувствовал в полете...” Я уже знал, каков был профиль полета. Знал, что это сваливание. Как знал, что Коля был не только отличный пилот, но и физически очень крепкий, тренированный парень. “Откуда вы знаете, что он почувствовал себя плохо в полете?” — стал я допытываться все более настойчиво. Врач ответила потихонечку: “Алексей Андреевич!.. Туполев-младший сам звонил и говорил об этом...” “Выкиньте это из головы, — сказал я им. — Мне рассказали, каков был профиль его полета, и я уверен, что экипаж не виноват”».

В экипаж самолета Ту-95, потерпевшего катастрофу 28 января 1982 года, помимо командира Николая Евгеньевича Кульчицкого входили также: второй летчик Виктор Ильич Шкатов, штурман-оператор Александр Семенович Шевцов, штурман-навигатор Александр Николаевич Николаичев, радист-оператор Игорь Николаевич Горсткин, бортинженер Александр Азарович Жилин, ведущий инженер Валерий Эдуардович Серман, бортэлектрик Виталий Яковлевич Амплеев, бортмеханик Хайдар Исмаилович Сунгатуллин, бортмеханик Константин Павлович Макаров.

Бессонов постарался защитить доброе имя своего друга. Он обратился в Генеральную прокуратуру. Там нашлись понимающие люди. Незадолго до этого они занимались анализом причин гибели самолета Ту-104 с командованием Тихоокеанского флота на борту. Хвост этой машины оказался также перегруженным бытовой и иной техникой, так что центровка у нее была сверхзадней. Профили полета обеих машин оказались на удивление схожими — обе свалились. Обоими делами занимались следователи экстракласса — Анатолий Ухловский и Борис Свицерский. В качестве виновных, как говорил Бессонов, были определены начальник летной службы ОКБ И. К. Ведерников, которому грозило от 6 до 8 лет заключения, и руководитель полетов, выпустивший машину, которая попала в опасное обледенение.

Прежде чем рассказать об итогах следственного разбирательства, как оно виделось А. Д. Бессонову (человеку, по мнению многих, не всегда объективному), приведем соображения о случившемся других специалистов, в частности Е. А. Горюнова.

Перед тем как полететь на «95-й», Кульчицкий испытывал «45-ю». Случилось так, что с небольшим интервалом по времени было потеряно сразу три «45-х». Одна машина села в раменские луга сразу после взлета в контрольно-сдаточном полете Б. И. Веремея с военным летчиком. Военные, несмотря на сопротивление туполевцев, настояли тогда ошибочно на том, чтобы при имитации отказа одного двигателя выключать этот двигатель. В продолженном взлете на одном двигателе военный летчик дал команду убрать закрылки, и машина посыпалась. Военный летчик был сильно травмирован, но остался жив, а Веремей смог продолжить летные испытания. Вторую машину, как считал Горюнов, потеряли также из-за того, что военный летчик, сидевший рядом с Бессоновым, переоценил свои возможности и настоял на ускорении испытаний. В итоге машина свалилась на коварной высоте 6000 метров, но, слава богу, все катапультировались удачно.

У Кульчицкого на «45-й» произошло разрушение крыла в полетах с ракетой, целью которых было исследование устойчивости и управляемости машины. Позже Кульчицкий рассказывал Горюнову о своих ощущениях после того, как отвалилось одно крыло: «На землю посмотрел, а она вращается — словно пластинка на патефоне...» Ко всем этим авариям, к их анализу с разных точек зрения — других летчиков и инженеров мы вернемся еще не раз. У автора какое-то время было такое представление, что причиной той аварии Кульчицкого было разрушение крыла от удара оторвавшейся почему-то ракеты. Позже я узнал более правдоподобную версию. Мне рассказали, что этим вопросом специально занимался один из главных специалистов ОКБ по прочности Ф. А. Кочарян, и он со своими товарищами на фирме и в ЦАГИ обнаружил, что при перегрузке около 2 произошло усталостное разрушение крыла...

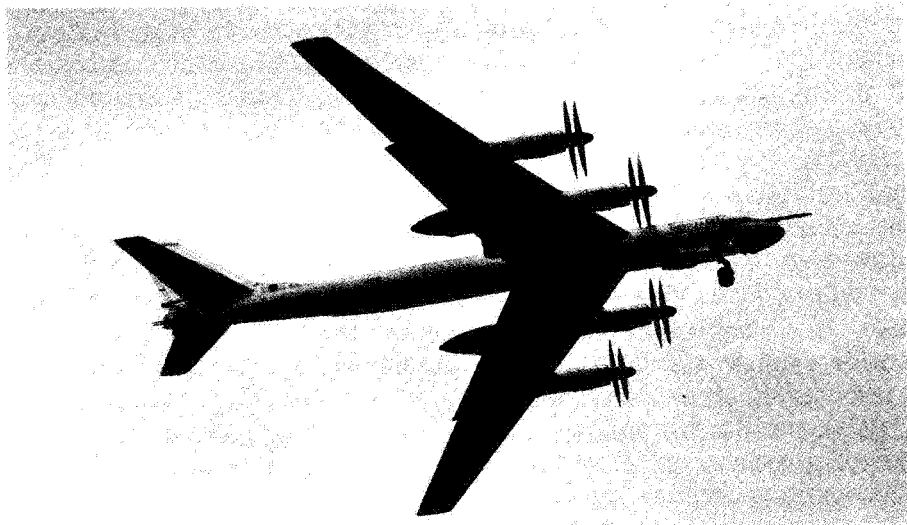


В самый последний момент перед направлением рукописи в редакцию окончательное уточнение внес главный прочнист туполевской базы В. В. Велеско: «Разрушение крыла «45-й» у Кульчицкого произошло в полете по программе «Достижение предельных по условиям прочности режимов полета» (максимальная перегрузка, на максимальной скорости, при большом полетном весе). Первая версия — разрушение от усталости. Поэтому в комиссию от ОКБ был включен Ф. А. Кочарян, отвечавший за эту проблему, а от базы — В. В. Велеско. Фрактографический анализ, выполненный в НИИЭРАТ ВВС, показал, что переходник узла поворота разрушился от одноразовой статической нагрузки. Продувки, расчеты, летные измерения свидетельствовали о том, что на указанном режиме у крыла оставался запас прочности не менее 1,5. После многих дней работы комиссия пришла к версии: самопроизвольный сход ракеты, ударившей при этом по крылу и разрушившей его. В это мало кто верил, но других версий не было. Спустя несколько лет, когда появились технические средства, позволяющие измерить остаточную деформацию в детали, подвергшейся нагружению, было установлено: на серийном заводе переходник узла поворота после термообработки вело и его выправляли на прессе, сдвывая при этом почти треть допустимого напряжения. В строю переходники были осмотрены и в случае необходимости заменены».

Экипаж Кульчицкого также катапультировался не слишком удачно, но потом постепенно все члены экипажа «45-й» здоровье свое восстановили. Кульчицкий собрался на пенсию, но Елян предложил подождать и прежде получить звание заслуженного летчика-испытателя СССР. Как рассказывали люди, хорошо знавшие сложившуюся ситуацию, Николай Евгеньевич, оставив летную работу после травм при катапультировании, по существовавшим тогда законам мог получить пенсию плюс пожизненную компенсационную доплату до среднего заработка. Но он выбрал полеты. Прежде всего сказались фанатичная преданность Кульчицкого летной испытательной работе, ставшей главным делом его жизни, его скромность и порядочность. Такой же выбор сделал бортрадист Игорь Горсткин. Они не мыслили себя вне авиации.

Когда-то авиация была пределом мечтаний миллионов. Сейчас, в начале нового века, с нею остались лишь самые преданные. Такие, как плохо пахнущий герой одного из старых анекдотов, которые с достоинством рассказывают сегодня нашедшие себя в роскошной жизни завсегдаи студий телевидения и герои глянцевого журналов. Встречаются в аэропорту два хорошо одетых интеллигентного вида человека, положительных во всех отношениях. Но беда: от одного из них исходит дурной запах. «В чем дело?» — спрашивает его пахнущий хорошо. «Да я чищу туалеты в самолетах...» — «А что, нельзя заняться чем-то иным?» — «Вы что?! Уйти из авиации?!»

К моменту, о котором мы начали рассказ, случилось так, что на «95-й» приостановились важные испытания: в отпуск ушел летавший на ней



*Стратегический бомбардировщик Ту-95 МС; первую опытную машину Ту-95 впервые поднимал летчик-испытатель А. Д. Перелет (12 ноября 1952 г.)*

летчик-испытатель Юрий Шеффер. Кульчицкий охотно заменил его. Перед этим Горюнов проверил его технику пилотирования на Ту-95 весом «всего» около 140 тонн и был предельно строг. Он записал: «Сделать контрольный полет с большим весом». Горюнов понимал, что значительный опыт Кульчицкого полетов на Ту-22, Ту-22М и Ту-154 был недостаточен, когда ставилась задача испытаний гораздо более тяжелой машины, да к тому же специфичной еще и тем, что она имела винты. На тех машинах взлет был не такой, как на «95-й», — с гораздо большим углом отхода от земли. А здесь, на «95-й», после отрыва необходимо было сделать выдерживание, набрать скорость и начать постепенный, медленный подъем вверх. Мало того что самолет был нагружен ракетами, он оказался еще и заправленным под самую заглушку топливом.

Самолет выруливал на старт около 40 минут из-за каких-то задержек, и он к тому же чрезмерно обледенел — стоял январь 1982 года.

Горюнов рассказывал: «Когда после взлета у них началось кренение, срыв, Кульчицкий крикнул второму пилоту Шкатову: «Держи!» Наверное, это было лишне: Шкатов давил ногу с такой силой, что потом, после катастрофы, медицинская комиссия заключила, что он при этом сломал ногу! До того как взорвался самолет! С такой силой он пытался парировать недопустимое движение самолета. Но ничего сделать было уже нельзя...»

Нюхтиков был уверен, что катастрофа экипажа Кульчицкого на Ту-95 была связана помимо прочего с недопустимой ошибкой инженеров: «Кульчицкому, который не много летал на «95-й», задали сверхзаднюю центровку. Предупредили об этом и рекомендовали после взлета перека-

чать топливо, чтоб сместить центр тяжести вперед. Но надо-то было делать наоборот — взлететь с нормальной центровкой и лишь потом, в воздухе, при необходимости обследовать более заднюю. Вот что значит командовать летчиками тем, кто сам не летает!»

Один из туполевских ведущих инженеров, читая рукопись этой книги, не без обиды заметил: «Сентенция о том, что нелетающий инженер не может командовать летчиком, в этом случае неприменима: среди погибших членов экипажа Кульчицкого был и ведущий инженер В. Э. Серман, человек очень чуткий и исполнительный. Но решения принимал не только он. К тому же ведущий инженер летчиком не командует, он обеспечивает полноту и безопасность выполнения программы испытаний и каждого полета в отдельности независимо от того, на борту он или остается на земле. Кстати, второе гораздо тяжелее, чем работа на борту, хоть непосредственно с опасностью не связано!»

Бессонов ценил рекомендации ЦАГИ, выручавшие летчиков не раз. Но, как считал летчик, прогнозы института на крайних режимах и его рекомендации были точны не всегда. Это и заставляло летчика быть осторожным. Испытания, повторимся, начинал молодой летчик Ю. П. Шеффер, и подстраховывал его Бессонов. Как вспоминал Анатолий Дмитриевич, было установлено ограничение на вес машины — 156 тонн. Это ограничение было связано не с прочностью, а с задней центровкой машины. Большого веса можно было достичь только путем заправки задних баков. Серман стал такой же жертвой той катастрофы, как и другие члены экипажа. И Бессонов был убежден, что вина за это лежит на тех, кто закрыл глаза на превышение веса машины более чем на 20 тонн и к тому же не принял во внимание неблагоприятные погодные условия. (Уже говорилось, что взгляд Анатолия Дмитриевича на многие события и личности был нередко субъективным, а его информированность — ограниченной. Это касается, как будет показано в дальнейшем, и обстоятельств катастрофы экипажа Кульчицкого.)

Михаил Александрович Нюхтиков говорил о Кульчицком с очевидным уважением: «Однажды с Кульчицким произошел невероятный случай, когда у него на машине Ту-22М отвалилось крыло. Он проявил редкую выдержку. Дал возможность покинуть машину двум членам экипажа и после этого последним катапультировался сам...»

В подготовке Кульчицкого как летчика-испытателя принял участие И. К. Ведерников. На правах старшего товарища Михаил Александрович Нюхтиков журил Ведерникова за то, что в подготовке к тому злосчастному полету ими было продумано не все. «Впрочем, там оказалось темное дело, — вспоминал Нюхтиков. — Задание, которое им дали инженеры, было столь туманным, что его нельзя было выполнить...»

Однажды во время летных испытаний самолет Ту-95, который пилотировал командир экипажа Нюхтиков, на высоте 300 метров попал, почти сразу после взлета, в мощное грозовое облако. «Болтало и швыряло так, — рассказывал Михаил Александрович, — что все три авиагоризон-

та с самого начала входа в облако завалились. Без них забирались на высоту более 10 000 метров, следя лишь за скоростью и вариометром, чтобы как-то парировать рост перегрузки. Перегрузки были ужасными — причем и положительные, и отрицательные, так что успевал только двигать штурвалом: то на себя, то от себя. (Чрезмерные крены выбирались по показаниям лопаточек указателя поворота — «Пионера».) Кто-то из членов экипажа прокричал вдруг: «Винты горят!» Действительно, ярко светились не только винты — они находились в плотном огненном кольце, но почти весь конец крыла. Бортрадист Николай Майоров возбужденно доложил: «И у нас здесь — сплошные огни, сверкает со всех приборов!» Он не растерялся и быстро отключил все электрические потребители и радиотехнические устройства, кроме самолетных переговорных устройств...» Нюхтиков одобрил вслух это решение, а сам продолжал парировать болтанку. В этом помогала относительно малая поперечная устойчивость Ту-95. Самолет оказался в каком-то фантастическом электрическом поле грозового облака. С концов крыльев, которые под действием огромных перегрузок изгибались мощной дугой, каплями стекал огонь. Так по крайней мере виделось Нюхтикову с его командирского кресла. А слышалось... молчаливое, напряженное сопение членов экипажа, многие из которых оказались не привязанными к своим креслам и особенно полно ощутили власть стихии. Эти бывалые люди многое повидали. Но такую мощную болтанку и такое огненное электрическое сопровождение узнали впервые. К чести и командира, и правого летчика И. К. Ведерникова, да и всего экипажа, они не потеряли самообладания и спокойствия. Нюхтиков разделил функции. Сам он старался удержать машину в боковом движении, а Ведерников — в продольном. Невероятное, небывалое испытание огромной машины, продолжавшееся около 25 минут, прекратилось, как только отвесной стеной оборвалось грозовое облако. То облако, которого не увидели метеорологи. Самое яркое впечатление, вынесенное Михаилом Александровичем из этого полета, было связано с укрепившимся убеждением: «Туполев умеет делать машины, которые не разрушаются в самой жестокой болтанке, он умеет делать крылья, которые не ломаются даже при устрашающей деформации».

Этот впечатляющий случай помог опровергнуть в сознании Нюхтикова казавшиеся ему и прежде малообоснованными давние соображения известного ученого В. С. Пышнова о необходимости уменьшать размах крыльев по соображениям прочности. Туполевские крылья сильно деформировались под нагрузкой (особенно в том памятном полете), но, изгибаясь и закручиваясь, они сбрасывали излишнюю нагрузку. В общем-то, это естественно. На этом построено многое в живой природе. Впрочем, использование упругости конструкции во благо в летательной технике требует не только технической смелости, но и взвешенности и глубоких знаний.

Вернемся, однако, к официальным итогам разбирательства катастрофы экипажа Кульчицкого. Перед тем уже вышел приказ по Министерству авиационной промышленности, в котором во всем обвинили



*Самолет Ту-95*

командира экипажа. Именно после этого приказа собрались друзья Кульчицкого, и в их числе Бессонов. Мнение у всех было единым: не мог Кульчицкий — опытейший инструктор — так грубо ошибиться. Друзья нашли ход в Генеральную прокуратуру и направили туда Бессонова. В первый же день он беседовал с Ухловским в течение десяти часов! В конце концов была создана нейтральная комиссия. В нее вошли аэродинамик из Академии им. Н. Е. Жуковского, аэродинамик из Академии им. Ю. А. Гагарина и летчик-испытатель НИИ ВВС — то есть люди совершенно нейтральные. Они работали вместе с Генеральной прокуратурой больше года. С их расследованием, в котором с Кульчицкого были сняты все обвинения, в конце концов согласилось и Министерство авиационной промышленности.

Однако дело было прекращено лишь по амнистии 1982 года. Суда, на котором настаивали Бессонов и его товарищи («чтобы не наступать дважды на одни и те же грабли»), не было. У подлинно виновных, как был убежден Бессонов, оказались высокопоставленные покровители. Но чтобы снять вину с мужа, в Генеральную прокуратуру обратилась с запросом вдова летчика Юлия Кульчицкая. Она получила следующий ответ:

«Сообщаю, что по факту катастрофы самолета, в которой погиб Ваш муж, Герой Советского Союза Кульчицкий Николай Евгеньевич, Прокуратурой СССР было возбуждено уголовное дело и проведено расследование причины катастрофы.

Расследованием установлено, что в происшедшей катастрофе и гибели экипажа Ваш муж не виновен.

Причиной катастрофы и гибели летного экипажа явился выпуск работниками Жуковской летно-испытательной и доводочной базы, а также руководителем полетов неподготовленного самолета в полет в условиях наземного обледенения и при недооценке его опасности.

После происшедшей катастрофы Президиум Верховного Совета СССР 27 декабря 1982 года издал Указ «Об амнистии в связи с 60-летием образования Союза Советских Социалистических Республик», в связи с чем с согласия генерального прокурора СССР уголовное дело прекращено с освобождением виновных в катастрофе лиц от уголовной ответственности.

Старший следователь по особо важным делам при генеральном прокуроре СССР, государственный советник юстиции 3-го класса Б. Е. Сви-дерский».

Таким образом, Генеральная прокуратура никакой вины Кульчицкого не обнаружила. И тем не менее дело было прекращено по амнистии. Следователи Сви-дерский и Ухловский проявили высокий профессионализм, уважение к памяти и чести летчика.

Д. А. Кожевников был одним из тех на базе, кто держал ответ за происшедшее, и я спросил его недавно:

— Донат Андреевич, Вы попали под жернова катастрофы Кульчицкого. Что можно сказать об этой катастрофе?

— Кульчицкий очень много пролетал на Ту-154, — ответил он. — Сказалась в том, что произошло, разница в энерговооруженности самолетов. Ту-154 мог подниматься очень быстро, это относительно легкая, энерговооруженная и скороподъемная машина. Ко всему еще «95-я» у Кульчицкого была с большим весом...

— Многие говорят, что так недопустимо резво Кульчицкий взлетал на «95-й» и в предыдущих полетах, с меньшим весом. Считают, что руководителям надо было заметить это и осадить его. То, что это не было сделано, ставилось в вину, в частности, его «инструктору» на «95-й» Шефферу..



*Ю. Ф. Кульчицкая и Н. Е. Кульчицкий*

— Выпускал Кульчицкого Ведерников... И другого летчика у нас для этого полета на «95-й» не оказалось...

Однажды я спросил у Бессонова: а что он думает о катапультировании экипажа Кульчицкого на опытной машине Ту-22М? Ведь здесь тоже оценки поведения экипажа не были однозначными. Бессонов ответил, придерживаясь своей версии: «Это были испытания на прочность. Полеты на предельных значениях скоростного напора при различных углах стреловидности крыла, при различных предельных перегрузках — машина-то многорежимная. Я сделал первый полет по этой программе, а Коля к этому моменту давно уже, месяца 3—4, на ней не летал. Я знал, что он летает прекрасно, и был спокоен за него. Но ведущему инженеру, как и Кульчицкому, которым была поручена следующая часть программы, я сказал, что надо быть очень внимательными: на определенном режиме полета чувствуется опасность подхвата машины. Предстоял полет без отклонения закрылков, на относительно малых углах стреловидности 20°, 30°.

Мой метеоминимум (60 на 800 м — это нижняя кромка облаков и видимость) позволял слетать, а Колин (100 на 1000 м) — не позволял. Инженеры требовали, чтобы в этих неблагоприятных погодных условиях слетал я. Но я обещал другу, что дам ему возможность выполнить эти полеты, уверенный в том, что и он сможет выполнить это сложное задание не хуже меня. Наконец распогодилось, и он полетел вместе с Володицей Севаньяевым, Толей Еременко и Игорем Горстким. На Ту-22М они вышли на высоту 6000 м, и при приближении к максимальной перегрузке у них отвалился передний узел крепления ракеты — это удалось выяснить позже, по следам на остатках крыла. Словно хлыстом, ракета ударила по крылу и разрушила его в районе узла поворота крыла. Машина, естественно, начала вращаться вокруг продольной оси, и Кульчицкий 20 секунд пытался вывести ее. Действовал он хладнокровно, но безуспешно и вынужден был дать команду катапультироваться.

Фонарь заклинило. Надо было помочь крышкам фонарей сойти. Экипаж катапультировался при очень энергичном вращении, и это осложняло покидание машины. Крышки фонарей отстрелились, а их потоком прижало на прежнее место. Как следствие, у Кульчицкого оказалась сломанной рука, и Горсткий также получил тяжелые травмы. После этого покидания Кульчицкий с Горстким лечились и восстанавливались вместе целый год... Чтобы потом вместе же погибнуть...»

Алексей Петрович Якимов говорил мне в 2003 году: «Сейчас на базе тяжелое время. И единственный неугомонный человек среди летчиков сегодня — это Толя Бессонов. Грамотный летчик, инженерного склада. Его всегда не очень жаловало начальство — может рубануть сплеча и постоянно чего-то требует. Вот по “204-й” он тычет конструкторам на многие недостатки конструкции. Естественно, что кому-то это не нравится».

Я неплохо знал Анатолия Дмитриевича Бессонова в последние лет десять его жизни, знал, что далеко не все ценили его так же, как Якимов или Нюхтиков, знал, что не без основания его обвиняли порой и в смертных



*А. П. Якимов, А. Н. Туполев, Ю. Т. Алашеев*

грехах. Один из инженеров-руководителей базы сказал мне о нем: «Не за что его хвалить. Это чиряк на заднице — и делу не особо мешает, и комфорта не создает. Проще всего от него отмахнуться и делать свое дело...»

Можно понять критиков Бессонова и не вредно услышать их мнение. Но в основном вспоминают прегрешения старые, которые пора простить. И еще: всегда приятно услышать о человеке и хорошее. Майя Исаковна Лейтес в недавнем нашем разговоре сказала: «Замечательным летчиком был Бессонов. И человеком замечательным. Он преподавал мне, молодому инженеру, урок на всю жизнь, как надо строить свою работу: сказал — сделай! Он был вдумчивым и очень серьезным летчиком. Да, он был критически настроен. Он вышел из того времени (при Андрее Николаевиче Туполеве), когда летчик мог говорить что угодно и ругать кого угодно. Указания летчика в то время все бросались выполнять! Потом времена изменились: “Ты поливаешь наш самолет! Ты — плохой!” Вот тогда многие летчики предпочли говорить поменьше, и тогда Бессонов стал плохим...» Приятно было услышать, кстати сказать, высокую оценку, которую Майя Исаковна дала также военному летчику-испытателю Михаилу Ивановичу Позднякову: «Замечательный, идеальный летчик! Я могла по осциллограмме узнать, кто из летчиков летал в том или ином полете. Он летал отлично...»

Почему-то, говоря о работах по Ту-128, Бессонов почти не вспоминал С. Т. Агапова. Но львиную долю работ по Ту-128 выполнил именно он. У Бессонова была одна машина — «единица». У Козлова — «нулевка». А за Агаповым были «двойка», «тройка» (с новым крылом), «четверка» по оборудованию (Козлов ее принял, а Агапов продолжил ее испытания во Владимировке). «Пятерка» была у военных, «шестерка», с новыми двигателями, — тоже была на Агапове... «Шестерка», с новыми двигателями ВД-19, не пошла. Двигатели были утяжеленными, а у машины и без того

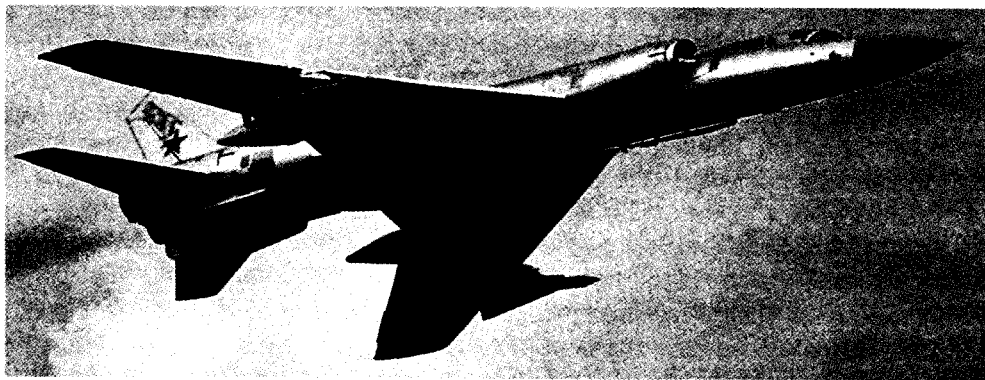


была задняя центровка. Впереди стоял груз-плита 900 кг. Вроде как защита от локатора, но на самом деле, как предполагал Сергей Тимофеевич, это было связано с центровкой. Поэтому на этой машине подфюзеляжные гребни были сняты, не заправлялись задние баки...

Согласен далеко не со всеми суждениями и оценками Бессонова. Многие не могут простить ему каких-то давних в основном прегрешений. Но не хочу закрывать глаза и на его добрые дела. Тем более сейчас, когда он скоропостижно ушел из жизни...

Также стремлюсь не обидеть неправдой никого. Потому сейчас хочу сказать доброе слово и об Иване Корнеевиче Ведерникове. Хотя помню, что вполне уважительное отношение к Ведерникову не мешало Нюхтикову быть и требовательным к нему во всем, что касалось безопасности летных испытаний. Нередко повинными в тех или иных аварийных ситуациях были, по убеждению Михаила Александровича, отнюдь не летчики. Знания же и опыт для ведущих инженеров, механиков и прибористов, всех специалистов аэродромных служб, проводящих летные испытания, для руководителей полетов, пожалуй, не менее важны, нежели для конструкторов — создателей самолета. Столь же важно уважительное отношение летчиков не только друг к другу, но и к тем, кто провожает их в полет и встречает на земле... Мы повторяемся, и делаем это сознательно, поскольку в книге о летчиках, увлеченных рассказом о самих себе, к сожалению, слишком скупо говорится о тех, без кого их подвиги были бы невозможны.

Нюхтиков не выделял Ведерникова среди других летчиков. Но и не был столь резок в оценке, как, скажем, Алексей Петрович Якимов, говоривший: «Иван Корнеевич Ведерников — человек особого склада. Он склонен был быть не столько в коллективе, сколько вблизи начальства...» Ясно, что Алексей Петрович говорил это без всякого зла, но честно и смело... Смело, потому что далеко не все согласны с такой оценкой Ведерникова и видят в нем, особенно сегодня, на его девятом десятке, человека-труженика высокой, можно сказать, государственной ответственности.



*Первый опытный экземпляр дальнего истребителя-перехватчика Ту-128 на параде в Тушине в 1961 г.*

## Ту-142. Ведерников

**И**ван Корнеевич Ведерников родился в 1923 году на Луганщине. В 41-м, закончив (одновременно со средней школой) обучение в Лисичанском аэроклубе, он поступил в Роганское училище в Кронограде, которое вскоре слилось с Омской военной школой пилотов. В Омской школе Ведерников учился в отряде, которым командовал будущий туполевский ведущий летчик-испытатель А. Д. Перелет. К сожалению, летать с ним молодому курсанту не довелось, поскольку Перелет работал в то время (параллельно и в основном) у Туполева, на заводе в Куломзино, где переучивал боевых летчиков на фронтовые бомбардировщики Ту-2...

После окончания школы летчиков на самолете Пе-2 в 1944 году Ведерникова в числе десяти лучших выпускников направили в Грозненское объединенное военное училище — для подготовки в качестве командиров звена. Оттуда в октябре 1944 года, получив еще по одной звездочке на погонах, молодые офицеры прибыли в Казань, за боевыми машинами Пе-2. Освоение боевого применения происходило в запасном полку в Йошкар-Оле, откуда в начале 1945 года Ведерников отправился на фронт. Молодой летчик участвовал в боях за Кенигсберг и освобождение Прибалтики. Однажды его машину подбили недалеко от Либавы. Но он смог перелететь через линию фронта и посадить изрешеченный пулями и осколками самолет с убранным шасси на болото так, что никто из членов экипажа не пострадал.

На фронте Ведерников летал на Пе-2. Самолет ему нравился. В частности, своей маневренностью. Машина имела большую расчетную перегрузку, и потому на ней можно было делать фигуры высшего пилотажа, как на истребителе, отлично ходить в плотном строю, отвесно пикировать, стрелять и бомбить. Главный ее недостаток хорошо известен: на посадке она была небезопасна в отношении сваливания. Она садилась на критическом угле атаки. При приземлении машины на три точки ее посадочный угол (12°) был близок к углу сваливания. Если летчик выравнивал машину высоко и начинал парашютировать, у него угол атаки увеличивался, и он мог оказаться на закритических углах — при этом машина сваливалась на крыло с опусканием носа и лихо «козлила». Выручало крепкое шасси.

В 1946 году Ведерников переучивался на Ту-2. На этой машине при посадке было 2° запаса по углу атаки до критического, и опасность сваливания отступила. Ведерников был уже заместителем командира эскад-

рилль полка Ту-2, когда в погожий день 1949 года на утреннем построении командир полка объявил ему и еще нескольким летчикам, что их вызывают в Москву. Летчики не знали, с чем был связан этот вызов. В Москве выяснилось, что они направлены на испытательную работу в ГК НИИ ВВС, в Чкаловскую. Неожиданный для всех приказ главкома ВВС о переводе был подготовлен начальником отдела кадров 1-го управления ГК НИИ ВВС. Он выбирал кандидатов по копиям личных дел в штабе армии. Кандидаты об этом ничего не знали. Ведерников считает, что его взяли, выведлив вывод последней аттестации, в которой командир полка записал: «Техника пилотирования отличная...»

В ГК НИИ ВВС пути Ведерникова и Нюхтикова не пересекались — они работали в разных управлениях. Встретились они уже в Жуковском — при испытаниях самолета Ту-95, в которых Нюхтиков представлял ОКБ, а Ведерников — ГК НИИ ВВС.

В ОКБ Иван Корнеевич перешел в 1961 году по приглашению и после личного ходатайства Туполева. Андрею Николаевичу достаточно было позвонить начальнику Главного технического управления ВВС, чтобы военные перестали препятствовать этому переводу. К этому времени Ведерников уже хорошо знал Нюхтикова. Еще работая в НИИ ВВС, он летал с ним на Ту-95 и в меньшей степени также на Ту-114. На Ту-114 они вместе совершили первые полеты: сначала в Хабаровск, а потом в Нью-Йорк. На самолете было три экипажа пилотов: от ОКБ — Якимов и Нюхтиков, от военных — Ведерников, от ГВФ — Сапелкин и Шапкин...

Иван Корнеевич вспоминал: «Я глубоко уважал Михаила Александровича. У него же был огромный опыт. Война, 270 типов освоенных и испытанных самолетов!.. Мне нравился его очень тщательный подход к делу. Он был до удивительного скрупулезным — и не только в испытательном деле, но и в обычной жизни. Я помню, как он покупал в Хабаровске обыкновенный электрический счетчик. Так он его сто раз повернул так и эдак. И в конце концов так и не купил...

Когда Михаил Александрович был уже на пенсии, как-то он показал мне свои записи, в частности о том, как должен работать летчик-испытатель. Одну фразу я запомнил особенно основательно. Суть ее такова: летчик-испытатель, дав газ или, скажем, сунув ногу, должен быть всегда готовым понять, что из этого получилось и не надо ли вернуться в исходное состояние органов управления... Кажется, просто, но это важно.



*И. К. Ведерников*

...Однажды на "95-й" машине мы обследовали выключение двигателей. На высоте выше 8 тысяч метров мы с ним оказались в такой обстановке, какую ни я, ни он, ни до того, ни после не наблюдали. В грозном облаке мы попали в сильную болтанку и ледяной дождь. Он был настолько сильным и неожиданным, что мне стало даже страшно. Я смотрю на Михаила Александровича (а он на левом, командирском, кресле) и поражаюсь его спокойствию. Ну, думаю, корифей! Он для меня всегда был авторитетом, а тут еще такое самообладание... Потом уже, по прошествии долгого времени, Нюхтиков рассказывал мне, что и сам напугался. Но видя, как безмолвно (хоть бы что!) сидит на правом кресле молодой парень, приободрился. Вот так, равняясь друг на друга, прошли мы эту грозную облачность...

Ведерников уважительно вспоминал и других ветеранов ОКБ — Якимов и Сухомлина. Но о Нюхтикове говорил с особым почтением: «Михаил Александрович был умницей и совершенно нескандальным человеком. Он не лез ни к кому со своими нравоучениями и не навязывал никому своего «я». Он занимался техникой. Изучал английский язык, ездил в Ленинскую библиотеку, следил за новинками аэродинамической науки и практики...»

Якимов, по мнению многих летчиков, любил и умел руководить. Много повидав на своем веку, он не рвался сломя голову в сложные испытания. Это было общей особенностью ветеранов. «Надо сказать, — говорил Ведерников, — что самые опасные работы связаны не с первыми вылетами, как принято думать, — они обставлены и подготовлены обычно весьма тщательно. А самые опасные работы — это предельные режимы, по скорости, по перегрузке, отказы двигателей, системы управления... Лично я участвовал с Сухомлиным в обследовании крайних режимов на Ту-95 и Ту-114. Иван Моисеевич Сухомлин не избегал этих опасных работ (кстати, за них особенно хорошо платили), но был при этом осторожным и даже сверхосторожным. Он провел сложные работы без потерь, и этому стоило поучиться».

Иван Корнеевич вспоминал одно совместное испытание с Сухомлиным на Ту-114. Необходимо было оценить особенности пилотирования самолета при отказе двигателя на взлете. Скорость ветра со стороны откатавшего двигателя не должна была превышать 2 м/с. Ведерников был представителем от ГК НИИ ВВС в экипаже испытателей, и его поразило, сколь сосредоточенно и серьезно, хотя и по наитию, Иван Моисеевич определял скорость и направление слабого ветра в ясный, спокойный, солнечный день, выехав на старт, на точку отрыва машины. Сухомлин отменил в тот день испытательный полет. Ведерников особенно запомнил этот случай еще потому, что позже, при испытаниях «142-й», он сам выполнял подобные испытания при более значительной скорости бокового ветра. Правда, на этой машине, на которой Ведерников летал особенно много, было установлено необратимое бустерное управление, облегчавшее выполнение задачи.



*Пассажирский самолет Ту-114; летчик-испытатель А. П. Якимов (15 ноября 1957 г.)*

Тем не менее, несмотря на легкую иронию, Ведерников в конце концов отнесся к решению Сухомлина не лететь в тот ветренный день одобрительно. Он говорил к тому же: «Я сам по характеру мужик не очень строптивый. И понимал, что в таком деле спешить нельзя. Мне это нравилось в Сухомлине. Это не Коля Горяйнов. Вот кто, зарекомендовав себя при работе у Мяснищева прекрасным, бесстрашным летчиком, по-моему, не был достаточно трудолюбивым в изучении новой техники, не стремился или не мог проводить глубокий анализ работы техники и экипажа. Мне кажется, у него не было развито чувство естественного самосохранения, страха. Да и ответственности... Однажды мы с ним вывозили на Ту-124 детей из Ташкента — после землетрясения, человек 60. Летим, впереди мощная кучевая облачность. Ну на два градуса отверни в сторону, и не попадешь в нее, обойдешь тучу. А он идет прямо. Он сидит слева, я — справа. Я спрашиваю: “Коля, ты что?! Дважды Героем хочешь стать что ли?” Он заулыбался и отвернул... Мало ли что не боишься!.. Но ты же должен помнить, что с тобой экипаж, а тут еще дети. Велика ответственность летчика-испытателя не только за людей, но и за огромную материальную ценность — опытную авиационную технику. Отличный был летчик Горяйнов. Слов нет. Но его погубила водка, болезнь... Он напивался до чертиков, срывал ответственные полеты и допускал грубые ошибки в полетах...» (Для прояснения сказанного Иваном Корнеевичем следует напомнить распространенную легенду, согласно которой Звезду Героя Горяйнов получил за попытку пересечь грозовой фронт на тяжелой машине, тогда дело едва не кончилось трагедией; в действительности же заслуги выдающегося испытателя гораздо более весомы и связаны с его работой в ОКБ В. М. Мяснищева.)

По словам Ведерникова, Нюхтиков летал на «114-й» относительно мало. Андрей Николаевич Туполев предложил вести эту машину Михаилу Александровичу. Но Нюхтиков отказался, сославшись на то, что у него и без того много работы. «Он был совершенно не жаден в работе, — говорил Ведерников. — И он сам, как рассказывал мне, порекомендовал Тупо-

леву в качестве ведущего по машине Якимова, к которому позже его иногда подсаживали. Ведерников был в это время ведущим по "114-й" от ГК НИИ ВВС и членом госкомиссии по принятию этого самолета в эксплуатацию».

Иван Корнеевич рассказывал мне то, чего никогда не говорил сам Нюхтиков, — об одном эпизоде в Америке. Три летных экипажа Ту-114 — всего пять летчиков — были в Америке при первом полете туда с Ф. Р. Козловым, заместителем председателя Совета министров страны, и А. Н. Туполевым. Туполев и его ближайшие помощники имели возможность в течение 10 дней ездить по стране. Из летчиков Туполев взял одного — Нюхтикова. О поездке по Америке я знал, знал о встрече Туполева и Нюхтикова с Игорем

Ивановичем Сикорским. Но никогда Михаил Александрович не говорил, что предпочтение было отдано лишь ему одному среди летчиков. Ведерников подтверждал слова Якимова о том, что взлет в Нью-Йорке с аэродрома Айдлуайд выполнял не Нюхтиков, как он сам рассказывал мне, а Якимов — ночью, при нижней кромке облаков 30–50 метров. Более того, Иван Корнеевич говорил, что Нюхтиков с Сапелкиным в этом полете лишь подменяли по маршруту Якимова и Ведерникова, которые выполняли взлеты и посадки — и в Москве, и в Нью-Йорке. Лишь при возвращении в Москву из Нью-Йорка на посадке рядом с Якимовым на правом сиденье находился Сапелкин. Однако Ведерников соглашался с тем, что Михаил Александрович не мог говорить неправду. По-видимому, Нюхтиков рассказывал мне о втором посещении Америки на Ту-114 — вместе с Н. С. Хрущевым. Тогда Ведерникова на борту не было...

Иван Корнеевич активно участвовал также в испытаниях и вводе в строй самолетов Ту-22, Ту-124, Ту-134, Ту-144. Но главное дело испытательской жизни Ивана Корнеевича связано с машиной Ту-142. По значимости Ту-142 — эту глубокую модификацию стратегического бомбардировщика Ту-95 — можно сравнить, пожалуй, лишь со стратегическим ракетоносцем Ту-95МС, оснащенным шестью крылатыми ракетами большой дальности Х-55, обеспечивающими возможность поражения стратегических объектов противника без захода самолета-носителя в зону досягаемости наземных средств противовоздушной обороны.



*Самолет Ту-114*



*И. К. Ведерников в кабине самолета Ту-114*

Значение дальнего патрульного и противолодочного самолета Ту-142 трудно переоценить, если учесть, что одна из основных военных угроз нашей стране исходит от стратегических ядерных сил подводного флота потенциального противника. В отличие от предшественников этот самолет не только может обнаруживать морские цели — и не только надводные. Он может обнаруживать и уничтожать как надводные корабли, так и подводные лодки противника всех типов, осуществляя контроль в акваториях мирового океана на рубежах большой протяженности в течение продолжительного времени. Самолет оснащен эффективной поисково-прицельной противолодочной системой и может нести до восьми противокорабельных крылатых ракет, противолодочные и противокорабельные торпеды. Дальность полета этого самолета с боевой нагрузкой около 11 тонн составляет более 11 000 км. Первый опытный образец самолета Ту-142 поднимал в июне 1968 года М. А. Нюхтиков. Усовершенствованный вариант самолета Ту-142М (на базе модернизации электронного оборудования, систем связи и т. д.) впервые поднимал в ноябре 1975 года экипаж И. К. Ведерникова.

Он был ведущим по испытаниям этой машины от их начала и до завершения. Он поднимал ее вместе с Е. А. Горюновым. И он выполнил ее испытания на всех режимах, исследования устойчивости и управляемости, включая большие углы атаки до сваливания, дозаправку в полете, продолженные взлеты с выключением двигателя... Дважды пришлось менять систему управления самолета. Сначала управление было излишне тяжелым, и по настоянию Ведерникова, да и других летчиков, оно было облегчено благодаря ряду мер. На второй машине Горюнов отрабатывал в Феодосии ее боевое применение. Впрочем, Ведерников также принимал участие в



*А. Д. Калина, Я. И. Верников, В. И. Богданов, М. А. Жила,  
И. М. Сухомлин, М. А. Нюхтиков*

этой работе, как и Горюнов в испытаниях Ведерникова. При испытаниях Ту-142 на больших углах атаки вторым пилотом у Ведерникова был Сухомлин. После этой работы Иван Моисеевич Сухомлин был удостоен звания Героя. Он даже «извинялся» перед Ведерниковым: «Ну, Иван, я получил “твоего” Героя...» Ведерников стал Героем позже Сухомлина, и за свою «кровную» — «142-ю». Но он ясно понимал, что Иван Моисеевич получил давно заслуженную им Звезду не только за эту машину.

В. М. Разумихин говорил об этой работе: «На Ту-95 была простая механическая система управления, с тяжелейшими усилиями. На “142-й” машине (а позже на Ту-95МС) поставили необратимые бустеры с переходом на ручное управление, поставили демпферы тангажа, крена, рысканья — и получили совсем другой самолет: управление стало легким... Летчики, которые испытывали его, тот же Ведерников, они же обалдели! На “95-й” машине порой надо было прикладывать к педалям 200 кг, элементарный отказ триммера руля направления вел к катастрофе! Такая была перекомпенсация руля направления, что летчики ничего не могли сделать! А тут, на “142-й”, вопросы решались уже элементарно...»

Работая в ГК НИИ ВВС, Ведерников провел много испытаний, связанных с десантированием боевой техники. В частности, на самолете Ту-2. Он занимался испытаниями десантных планеров Ильюшина, Яковлева. Он буксировал их на Ил-12, Ту-4 и летал на них. На использование этих планеров была сориентирована стоявшая в Туле дивизия ВДВ. Но потом от этого направления развития десантной техники отказались.



Всего он испытал и освоил 56 типов летательных аппаратов. Всякое бывало. Бывали и вынужденные посадки. На Ту-114 однажды случился пожар двигателя — погасили его и сели. На той же «114-й» столкнулись с перекомпенсацией руля высоты. При заходе на посадку, когда Ведерников отдал штурвал от себя, машина неожиданно резко опустила нос вниз. Пришлось вытаскивать штурвал, прикладывая значительные усилия... Тем не менее Иван Корнеевич, улыбаясь, «сожалел»: «Мне не везло на страшные происшествия...» «У Громова тоже ничего особенно страшного не было, — заметил я, — но Громов есть Громов...» «И у Сухомлина не было», — согласился Ведерников.

У Ивана Корнеевича — свой, самостоятельный и независимый взгляд на события жизни испытателей ОКБ Туполева. Ведерников относился критически к разговорам о том, что Кульчицкий якобы не имел достаточного опыта полета на тяжелых машинах, в частности на Ту-95. Не согласен он также с утверждениями о плохой подготовке его последнего полета. В подтверждение он сослался на заключение руководителя летной секции аварийной комиссии, военного летчика-испытателя из ГК НИИ ВВС генерала Бутенко, твердо заявившего, что по подготовке экипажа и документации никаких замечаний нет. Ведерников не был согласен и с тем, что Кульчицкий слишком энергично пошел в набор высоты после взлета. На его машине не был включен магнитный самописец режимов полета, и трудно было утверждать что-то строго обоснованно, но Ведерников убежден, что если бы машина стала слишком энергично задирать нос, то любой летчик, конечно же, отдал бы штурвал от себя — даже рефлексорно.

«Через два-три месяца после катастрофы экипажа Кульчицкого, — вспоминал Ведерников, — я получил американские материалы. У них также упал на взлете турбовинтовой самолет. Американцы провели подробные исследования и показали, что при появлении обледенения коэффициент подъемной силы может упасть на 25%. Кроме того, непредсказуемо может измениться управляемость самолета.

Известен случай в Семипалатинске, о котором мне рассказывали. На стоянку самолетов Ту-95 пришли два экипажа — предстояли полеты. Но на машинах, в основном в хвостовой части, обнаружили обледенение — снять его было нечем. Один командир экипажа твердо заявил: «Я не полечу!» А второй решил, что такое обледенение — это мелочь. Пошли на взлет. После отрыва машина стала заметно задирать нос. Усилий двух летчиков оказалось недостаточно, и они призвали на помощь штурмана. Шасси они не стали убирать, и это все помогло им спастись. Они еле-еле сумели удержать машину от кабрирования, обледенение сдуло, летчики прекратили задание и сели... Прежде всего, наверное, резко менялась компенсация руля высоты... Я абсолютно уверен, что причиной катастрофы экипажа Кульчицкого было обледенение. Много говорят о предельно задней центровке его машины. Это, конечно, в какой-то мере тоже сказалось. Они несколько рано начали убирать шасси, и центровка ушла

назад... Но, уверен, если бы не было обледенения, то у Кульчицкого, с его манерой пилотирования, ничего бы не произошло! Я сам летал на "95-й" с очень задней, запредельной центровкой, это было специальное задание, и никаких проблем по устойчивости и управляемости не было. Кульчицкий же не выходил за установленные пределы — он выполнял боевое задание, испытывая оружие.

Я когда-то садился аварийно на самолете ЗМ. У нас случился отказ загрузителя продольного управления. Машина была практически нейтральной. Так мы никаких особых трудностей на посадке не ощущали. Сели абсолютно нормально: чем более удачно выбрана центровка, тем легче управлять таким большим самолетом. Приятно управлять самолетом, когда он устойчив и когда он нормально реагирует на отклонение рулей.

Так что главная причина катастрофы экипажа Кульчицкого связана с одним — обледенением самолета. А вот его-то просмотрели. Конечно, не я просмотрел. Я подписывал полетный лист. А просмотрели руководители полета. Вот кто виноваты, но не только они. Сразу после случившегося я подъехал к полосе. Она была не очищена! Очищена была лишь узенькая полоска длиной два километра. Отрывались они уже на заледеневшей полосе... Гололед и обледенение недооценили... Виновата система. В какой-то степени я виноват. Но больше всех виноват сам Кульчицкий в этой недооценке. Не осмотрел самолет как следует».

Приходилось уже говорить, что слово «вина», возможно, слишком жесткое для оценки такого многосложного, многолюдного дела, как летные испытания. Но если его трижды употребляет такой самокритичный человек, как Ведерников, значит бывают и виноватые. Помимо прочего в катастрофе экипажа Кульчицкого не последнюю роль могла сыграть организационная сумятица с разобшением трех летных служб ОКБ Ту-полева, летчики которых порою могли друг с другом даже не общаться.

Авария экипажа Кульчицкого по теме, которая носила условное название «Дуб», коснувшаяся многих людей, прямо затронула и М. В. Ульянова. Он говорил: «Ерунда насчет задней центровки машины. Ну нет килевых баков на "95-й"! Как появилась "предельно задняя центровка" на "95-й" машине? Это особая тема... Я накануне подписал полетный лист. Но полет не состоялся. По нашим нормативам, утверждающая подпись действовала одни сутки. На следующий день надо было ее переутвердить. Переутвердил ее Г. К. Пospelов, мой заместитель, поскольку я носился где-то у начальства. Но я нигде на следствии не сказал, что не имею к случившемуся никакого отношения. Когда катастрофа произошла, я был уже на месте. Звонит руководитель полетов и говорит: "Михаил Владимирович, у вас полетный лист не оформлен! Пришли кого-нибудь оформить. А то сейчас листы арестуют, и будет поздно!" Я послал туда самого толкового, как мне казалось, ведущего: "Чеши на КДП, и все, что можно там заполнить, — заполни!" Полетный лист — документ несекретный, по нашим стандартам, и сжатый. К нему, как обычно, прилагалось закрытое задание: в этом задании все было расписано уже детально. А в полет-

ном листе писались основные “вытяжки” из задания с открытыми формулировками. Например, под словами “основная работа” могли подразумевать пуск ракеты. Не знаю, что ему втемяшилось в голову, то ли страх, то ли еще что, но мой инженер вписал в полетный лист такую заднюю центровку, от которой, грубо говоря, самолет должен был “взорваться” еще на стоянке. И этот лист попал в комиссию! Сказать, что это подделка, — сделать еще хуже! Сказать, что ошибка, — тоже нехорошо: куда смотрели? Единственное оправдание: в полетном задании была указана заправка по топливным бакам, и реальная центровка оказывалась нормальной. Но, тем не менее, во всех разбирательствах нас пинали прежде всего за то, что мы выпустили самолет с предельно задней центровкой. Кроме меня и этого инженера, думаю, никто не знает, что стало поводом для разговоров о “задней центровке” — тем более не знает Бессонов.

Я со следователем Анатолием Ухловским встретился на “еляновской” аварии. Он к нам приезжал тогда — молодым парнем. Только что демобилизовавшись из армии, из флота, он учился в вечернем институте. Мы с ним ходили где следовало, и я ему все показывал. Когда с “Дубом” случилась катастрофа, я вновь показывал ему у нас все, что его интересовало. После этого он пригласил меня к себе на Петровку. Я пришел, сел — нога на ногу. Он и говорит мне: “Ноги поставьте, пожалуйста, на пол...” Я облокотился на стол, он: “Руки, пожалуйста, на колени!” Семь часов он меня «возил» — после того как я ему здесь все показывал. Разговаривал почти как с заключенным.

Бессонов говорил всякую ерунду, в том числе и о катастрофе экипажа Кульчицкого, — это мы уже знаем. Вот, к примеру, Бессонов нахально намекал: почему-то Макаров оказался на борту. Когда я накануне подписывал полетный лист, там оказался Макаров Костя — в кормовой кабине. Я его вычеркнул. Мне говорили, что ему пару часов не хватает... до пенсии. Я ответил: “Это на меня действует очень отрицательно”. Отец мне рассказывал, что когда под Казанью разбилась “75-я” машина (а отец был бортмехаником экипажа), “вместо него” погиб другой человек. Отца перед полетом в Казань высадили, а вместо него посадили М. М. Семчурина, у которого не хватало до пенсии 6 часов налета.

Они возвращались из Казани с двигателем для Ту-16. На взлете механик Семчулин “перенаддул” один из двигателей. Наша автоматика турбокомпрессора (в отличие от родной, американской) работала плохо, и надо было регулировать наддув вручную. Режим наддува этих двигателей был делом тонким. (Отец рассказывал, что, когда он летал с Перелетом, тот никогда сектора газа не трогал, а просил об этом бортмеханика). От перенаддува двигатель сгорел, и они сели в Казани. Прилетела бригада с базы с новым двигателем, заменили двигатель, и увеличившийся экипаж сидел ждал погоду. Долго не могли вылететь. Но пришла телеграмма Кабанову: подошла его очередь в магазине — получать автомобиль “Победа”. На следующий день они полетели в плохую погоду. Благо, Стоман заставил всех взять с собой парашюты...

Так вот, я высадил Костю Макарова. Они в тот день не слетали, а на следующий день принесли новый полетный лист и уговорили Пospelова подписать этот список с Макаровым... Горюнов считал, что Кульчицкий летал несколько резковато. Это уже "теплее"... Ведерников же уверен, что никаких отклонений в технике пилотирования не было... Теперь насчет погоды. Кульчицкий сам лазил на крыло — смотрел, каково его состояние. И экипаж наземный тоже был надежный. Если бы было обледенение, то эти мужики, битые все, и как следует битые, не промолчали бы. Иван Корнеевич говорит, что все было нормально. Прокоп Николаевич Ивашенко — инженер по эксплуатации, выпускавший самолет, говорит, что само-



*Е. К. Стоман*

лет был в идеальном состоянии. Вел себя на допросах Ивашенко очень знаменито. Он когда-то был бортинженером на "95-х" машинах, они бросали ядерные бомбы неоднократно. Так что у него орденов — полный китель. У него было замечательное выражение: "Когда бомбу сбрасывали и начинали от нее отваливать, то если б в задницу карандаш вставить, то перекусить его ничего не стоило бы..." Такое было напряжение. Так вот, на допросах Прокоп Николаевич заявил сразу: "Вы моих ребят не трогайте — я за них отвечаю! Берите меня, я за все отвечаю, если найдете за что". Он вел себя мужественно...»

Теперь сложим факты, которые приводил Ульянов. Накануне полет был отменен по погоде, следовательно, мог быть отменен и в этот день, стало быть, никакого чрезвычай-

ного давления не было. За день до полета Ульянов спрашивал у Перельмана, в ту пору начальника группы объективного контроля, обработаны ли материалы предыдущего полета и всё ли в порядке. Получил ответ: «Всё хорошо». После трагедии сохранилась запись только речевая, объективный контроль выполняли всегда по экспериментальным регистраторам. Лещинский собрал и обработал записи предыдущих полетов Шеффера и Кульчицкого, их было восемь. Во всех полетах вертикальная скорость после отрыва превышала нормативную. Эти материалы были доложены руководству, но в комиссию не передавались. Ведерников с Кульчицким осматривали полосу, центр полосы был чистым.

Ивашенко говорил, что сам контролировал подготовку крыла и стабилизатора, все было в норме. Старший техник Шукин, выпускавший самолет, также утверждал, что самолет был подготовлен хорошо и что осадков при выруливании со стоянки не было. (Иван Алексеевич Шукин был самым опытным, старшим, авиатехником на фирме. Он имел несколько правительственных наград, и именно к нему на выучку пришел в декабре 1954 года ученик моториста Миша Ульянов.)

Кульчицкий сам осматривал крыло и принял решение лететь. У второго пилота, как установила экспертиза, была сломана нога. Некоторые утверждают, что это следствие того, что он так боролся с креном. Да, на Ту-95 управление безбустерное, усилие от руля напрямую передается летчику. Но самолет упал на хвост, и, возможно, перелом ноги летчика связан с деформацией конструкции...

«Сразу после этого события, — подчеркивал Ульянов, — ушли Шеффер и Перельман: Шеффер — в ЛИИ, а Перельман — в КБ. Наиболее вероятно, что катастрофа произошла, как это часто бывает, из-за трагического сочетания нескольких факторов. Если бы мы что-то сказали сверх того, что сказали, вряд ли это кому-то принесло бы пользу. Наоборот, могло попасть кому-то, Шефферу например, или Перельмана могли бы таскать. Их-то тогда можно было бы брать голыми руками. А нас — это еще надо было доказывать... Я считаю, что и Ведерников, и я поступили в этом деле весьма великодушно... Отстали от нас только после того, как поняли, что даже в том нашем, советском суде дело развалилось бы. Главным определением в 86-й статье, по которой нас обвиняли, была халатность. А как приписать халатность, если все подозреваемые были с высокими наградами (Ведерников, к примеру, был Героем) и имели высшие квалификации (инженер по эксплуатации — 1-го класса, авиатехник — 1-го класса...)? Дело затихло, и нам потом никаких документов о том, что дело закрыто, не присылали. По крайней мере на базе их не было. Объявили амнистию, однако согласно специальному решению под амнистию не подходили ни мы, ни виновные в катастрофе Яка-42, ни виновные в трагедии в метро...

В процессе следствия с нас брали подписку о невыезде. Я ее не подписал. Пospelов — подписал».

Ведерников испытывал в основном тяжелые машины. Но он внес свой вклад и в испытания более легкой — Ту-22. Как уже говорилось, поначалу работа по этой машине складывалась весьма драматично. И все это происходило на глазах у Ивана Корнеевича. Сначала погиб Алашеев. Вскоре Ковалева списали с летной работы, и он умер — подвело сердце. После Ковалева испытания Ту-22 продолжил Калина. Именно он первым осваивал на Ту-22 большие скорости полета. Ведерников вспоминал, как Лашкевич возмущался тем, что Калина вместо предписанного ему по заданию числа  $M=1,1$  достиг однажды 1,2. Конечно, такое нарушение задания недопустимо для летчика-испытателя, но, не оправдывая его за это, Иван Корнеевич видел в нем хорошего человека и незаурядного летчика старшего поколения.

По поводу небывалого нарушения задания Калиной трогательную историю рассказывал один из руководителей летных испытаний на базе Э. Ф. Крупянский: «В том полете А. Д. Калина “вылез” на  $M=1,4$  (!) при задании 1,1. Поэтому гнев Лашкевича был вполне справедлив, даже мне досталось за плохую проработку задания с летчиком. Калина пошел на нарушение задания из-за желания быстрее закончить программу испы-

таний, поскольку хотел попасть в командировку на летающей лаборатории Ту-104ЛЛ по программе испытаний системы астронавигации в филиале НИИ ВВС в Крыму на аэродроме Кировское. Ведущим инженером на этом самолете была его будущая жена, которой очень увлекся главным авиации ВМФ. Калина просто-напросто боялся ее потерять...»

У Калины тоже барахлило сердце, и его тоже списали с летной работы. После него значительную работу на Ту-22 выполнил Харитонов. Он «обжимал» машину до предельных скоростей и обследовал ее характеристики на предельных режимах. Среди летчиков Харитонов пользовался, как уже говорилось, особым уважением. Он прошел войну, горел в самолете. Командовал полком, а придя в испытатели, категорически отказывался от руководящей работы — предпочитал летать. В качестве второго пилота вместе с Суховым он впервые поднимал Ту-154, а также многое сделал по Ту-124.

«Большую работу по боевому применению Ту-22, — подчеркивал Ведерников, — выполнил Горюнов. Продолжил эту работу я, после того как у Горюнова случились неприятности. Налетал я на ней 60 часов, есть что вспомнить. Но в основном я занимался все же более тяжелыми машинами. Потом на “22-й” летал Бессонов, и особенно много сделал для нее Борисов...»

Ведерников был одним из руководителей, когда назначались также экипажи первых опытных машин Ту-144, Ту-155, Ту-160, Ту-204. Нельзя переоценить сложность и болезненность этого процесса для творческого коллектива. Поэтому еще один и вполне самостоятельный взгляд на этот процесс непосредственного участника тех событий представляет значительный интерес. К весьма интересным оценкам И. К. Ведерникова мы еще вернемся, когда речь пойдет о машинах Ту-144, Ту-160 и Ту-204, а также о впервые поднявших их летчиках — Еляне, Веремее, Талалакине. А сейчас два слова об оригинальном самолете Ту-155, поднятом Севаньякаевым. Впервые в мире на этом самолете, построенном на базе Ту-154, был установлен турбореактивный двигатель, работавший на криогенном топливе. Два двигателя на этом самолете были обычными — НК-8-2, работавшими на керосине, а один, НК-88, — «криогенным», работавшим на жидком водороде. Был обследован также другой вариант «криогенного» двигателя — НК-89, работавшего на сжиженном природном газе. Испытания самолета Ту-155, проведенные в 1988-1989 годах, потребовали решения принципиально новых вопросов и оказались весьма успешными.

Ведерников не считал оправданным то, что Михаил Александрович Нюхтиков особо выделял только Борисова, Горюнова и Бессонова. Он полагал, что, возможно, это было связано с тем, что Нюхтиков хуже знал других летчиков ОКБ, среди которых были и не менее достойные. Впрочем, он все же особо лестно как летчика охарактеризовал Борисова: «Он никому и ничему на слово не верит. Сам дойдет до всех деталей эксперимента, докопается до всех мелочей. Мне было неважно, как и с кем он разговаривал (он тоже особо не деликатничал), мне важно было, как он

выполнит задание. Я был уверен, что он не допустит лишнего риска и необдуманных действий. Это завидное качество летчика-испытателя. К тому же он — трезвенник, что очень важно в нашей профессии».

Как видим, Ведерников весьма уважительно характеризовал многих своих коллег, не считая нужным умалчивать и об их недостатках. Как-то особо он выделил, пожалуй, еще Агапова: «Это прекрасный товарищ. Летчик отличный. Он первым слетал на большие углы атаки на “154-й”. С. Т. Агапов с В. Ч. Мезохом в одном из тех полетов свалились даже в настоящий штопор. Агапов перед этим полетом выполнил уже торможение машины, в результате чего она выходила на большой угол атаки, сваливалась, и он тут же ее выводил. Теперь то же торможение предстояло выполнить летчику-испытателю ГосНИИ ГА Мезоху. Он выполнил те же операции, но затормозился более энергично, машина выскочила на большой угол атаки, свалилась и вошла в штопор. Тут же вмешался Агапов и вывел машину из штопора... Несомненно, Агапов — один из лучших наших летчиков, мировой рекордсмен...»

Кажется, лишь об одном летчике ОКБ Туполева Ведерников говорил без особого подъема: «Летчик Тимошок никуда у нас не рвался. Он всегда летал вторым, и этого ему было достаточно...» «Вечно второй», — так о Борисе Михайловиче говорили многие.

Не всем дано играть заглавные партии. К тому же роль второго пилота далеко не последняя в экипаже. Не всякий первый пилот может достойно выполнить обязанности второго. В авиации, а тем более в летных испытаниях опытных машин никакая профессия не может быть второстепенной. Автор обязан принести свои извинения многим и многим испытателям — летчикам, штурманам, другим членам экипажей испытателей, механикам, ведущим инженерам по летным испытаниям, ученым, достойным самых добрых слов, которые здесь не произнесены лишь из-за ограниченности объема книги.

Борис Михайлович Тимошок родился в 1914 году на Черниговщине. В 1938 году он окончил летную школу ГВФ в Балашове. Участвовал в войне, за что был удостоен ряда боевых наград, в том числе медали «Партизан Отечественной войны». С января 1947 года по июль 1954-го он работал летчиком-испытателем на заводе № 30 в Москве, а с января 1955-го по май 1964-го — в ОКБ Туполева. Он впервые поднял пассажирский самолет Ту-110 в составе экипажа, командиром которого был Д. В. Зюзин.

На встрече ветеранов туполевской базы в феврале 2003 года Е. А. Горюнов подсчитал: «У нас было шесть катастроф. И у нас было шесть аварий, то есть шесть машин мы потеряли, не потеряв людей». Присутствовавший на встрече Иван Корнеевич Ведерников смутился: «Не хочу оправдываться, но самая большая травма моей жизни — это катастрофа Кульчицкого, случившаяся, когда я стал начальником летной службы. Это было начало периода распада Советского Союза...» В ответ на откровенный смех Бессонова и некоторых других летчиков Иван Корнеевич сказал: «Нет, конечно, эта катастрофа не была причиной развала Союза.

Но начавшееся брожение в летной службе — это результат процессов в стране...»

Такое о причинах бед на базе и в ОКБ Туполева я слышал впервые, но это совсем не смешно и вполне похоже на истину. Уничтожение СССР для кого-то внутри нашей страны (и особенно вне ее) — это историческая неизбежность или жизненно важная потребность. Но для огромного большинства граждан и наций, населявших Советский Союз, — это стратегическая ошибка, последствия которой сказались и еще скажутся на всех областях их жизни. В основе этой ошибки наши собственные легкомыслие и безответственность на всех уровнях, наше давнее системное неумение выбирать в качестве руководителей лучших из лучших. Везде, где что-то удалось сохранить (будь то отдельные участки работы, предприятия, отрасли или страны), у руля были не пассивные люди, плывшие по течению реки собственного благополучия, а государственные личности, активно выбиравшие путь не столько к личному, сколько к общественному благополучию.

В заключение короткого рассказа об Иване Корнеевиче хочу привести с благодарностью отрывки из его отзыва о моих книгах, в частности о книге «Летчики-испытатели. Сергей Анохин со товарищи», опубликованные «Авиационно-космической газетой» в июне 2004 года. Дело не во мне. Они характеризуют самого Ведерникова: «Большинство из представленных в книге событий и их участников (а в книге упоминается около 300 имен) мне хорошо известны. Сейчас мне за восемьдесят, из них 40 лет отдано испытаниям. Я не летаю уже 13 лет, но продолжаю свою работу на туполевской фирме, связанную с внедрением в эксплуатацию самолета Ту-204. Участвовал в войне, так что повидал и познал многое.

Читая книгу, я как бы снова переживал не только памятные аварии и катастрофы, но и вполне благополучные события, встречался с товарищами по профессии, снова переоценивал их и свои неудачи, успехи, размышляя вместе с автором и, надо сказать, почти во всем с ним соглашаясь.

Такое бывает нечасто. Автор настолько умело, тактично и доброжелательно описывает сложный мир чувств, переживаний и действий испытателей, что скажу больше: чтение этой книги доставило мне не только большое удовольствие. Отметил для себя более важное и редкое: если бы я такую книгу прочитал до начала моей летной работы, и особенно испытательной, многое в моей жизни было бы по-другому. Настолько



*Д. В. Зюзин*



книга обогащает читателей, притом не только летчиков-испытателей, но и вообще людей, ищущих решение проблем в активной творческой жизни. Суждения автора, известного ученого ЦАГИ в области аэроупругости, доктора технических наук, весьма убедительны и поучительны: они базируются на воспоминаниях многих прямых и косвенных участников событий, на результатах заинтересованного, объективного и разностороннего анализа.

Очевидно уважение автора к летчикам-испытателям как людям уникальной профессии, нередко действующим в действительно экстремальных, опасных условиях, требующих концентрации ума, знаний, воли, операторского искусства. И мне нравится, как он описывает летные происшествия, в том числе и трагические. Читателю не навязывается мысль о неотвратимости беды. Наоборот, остается ясное понимание того, что всему есть причина и у всего есть следствие.

На многих примерах показана жизненная важность тщательной всесторонней подготовки испытаний, предельного внимания и ответственности



*Противолодочный самолет Ту-142; летчик-испытатель М. А. Нюхтиков, 1968 г.*

ности всех испытательных служб, и в первую очередь экипажа. Автор отдает должное гражданской ответственности, чувству долга и готовности к самопожертвованию испытателей. Вместе с тем он далек от желания делать из летчиков-испытателей каких-то суперменов. Это живые люди, яркие, многогран-

ные личности, но отнюдь не безгрешные, земные — потому и интересные, интересные широкому кругу...»

Конечно, я признателен за теплые слова И. К. Ведерникова, но более всего хотел бы поблагодарить его, адресуя ему самому его же слова из его отзыва, за работу, которую он сам активно продолжает сегодня: «Будем надеяться, книга поможет возрождению отечественной авиации, необходимой для успешного будущего Российского государства, и приходу в нее новых энтузиастов, романтиков, патриотов».

О Ведерникове очень тепло говорил М. В. Ульянов, не согласный с критическими оценками А. П. Якимова:

— Я считаю, что Ведерников — это великий человек! Он летал безаварийно! То, что у человека нет никаких приключений, не значит, что он ничего не делал! Наоборот! Прожил жизнь без приключений — значит, умный! Вы знаете, есть аэродромная присказка: «Летчик — это не профессия, это диагноз!» Немногие из летчиков могут подняться над низостью. Вот Ведерников мог... Когда же «Дуб» разбился, его затаскали. Спасло всех нас от тюрьмы (мне восемь лет тюрьмы «предлагали» за это дело) то, что у всех были большие заслуги. А период был андроповский. Начи-

нали подкручивать гайки. И мы попались вместе с яковлевцами. Тогда Як-42 потеряли (из-за подъемника стабилизатора). Тогда же примерно оборвался на станции метро «Авиамоторная» эскалатор... Вел наши дела один следователь. Он «подвел» нас к транспорту: статья 86, пункт 2 — халатность на транспорте, повлекшая за собой потери. Все было не доказано. А нас обвиняли в том, что выпустили обледенелый самолет. Вот после этого случая мы стали расширять объективный контроль. Перельман быстро ушел в КБ работать. Вместо него мы взяли у Лещинского молодого инженера Алексея Пекарского. И оформили приказом по базе указание — проверять каждый полет! В таком тщательном контроле мы были первыми на нашем аэродроме. После нас ЛИИ пошел по этому пути... Правда, у нас стопроцентного контроля не получалось: то в командировке кто, то еще что-то. Но на 98 % — было! Это очень озадачивало летчиков. Потому что в каждом полете были претензии к летчику! И если раньше они выглядели героями, то тут их начали обвешивать всякими претензиями. Но мы поступали тактично. Мы заполняли карту объективного контроля, и в конце ее, в графе «Разбор карты», летный начальник должен написать свое заключение...»

— Летчики должны быть благодарны за это.

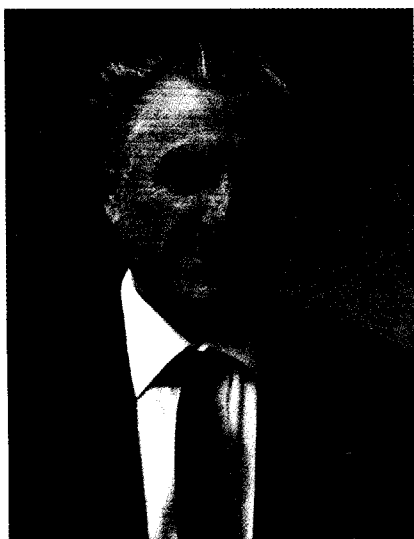
— Летчики — неблагодарные люди! Все, кто сейчас живы, — на пенсии, они Лешке Пекарскому должны памятник отлить во весь рост, из самой дорогой бронзы: сколько он сохранил... Во всех отношениях это на пользу самому летчику. Ему полезно знать о своих нарушениях... Многие их и не замечают. Все авиационные происшествия случаются, когда собираются воедино несколько неблагоприятных обстоятельств. Объективный контроль позволял не накапливать эти нарушения. Летчик оказался у всех на виду, это шло ему на пользу, повысилась его ответственность. Эта система работала хорошо. И в последнее время, когда развалили базу, она продолжает работать, хотя полетов теперь и мало.

На что уж сильным летчиком был С. Т. Агапов, но Ульянов считал: «Ведерников был посильнее Агапова. Ведерников был инструктором в Омске... Над ним был инструктором Перелет. Но Перелет был занят тогда переучиванием на Ту-2, а Ведерников был на Пе-2. Потом он улетел на фронт и воевал...»

Общаясь с разными людьми, я не заметил, чтобы Ивана Корнеевича безоговорочно уважали все. Совсем нет. Есть и жесткие критики, не прощающие ему многого как в человеческом, так и в профессиональном отношении. Тем ценнее слышать слова Ульянова (по прочтении рукописи настоящей книги), которые он произносил редко: «Мне очень понравилось то, что написано здесь про Ведерникова, и его высказывания тоже понравились: взвешенные, умные, скромные. Якимов говорит, что Ведерников где-то сейчас болтается... А он ведет сейчас огромную работу. Он занимается переучиванием летного и технического персонала на Ту-204. Организовали они центр, и он занимается этим делом — причем за очень небольшие деньги. У него и пенсия ведь невелика. Но он считает это дело

необходимым для жизни. Иначе он не будет Ведерниковым... Он долго летал. И вообще он замечательный человек. У него ведь когда-то брат был первым секретарем какого-то южного обкома партии — в шестидесятые годы. Поэтому у Ведерникова были замечательные шансы. Но я не знаю ни одного случая, чтобы он использовал этот “ресурс”. Сейчас сложилась такая ситуация, что всех большевиков разгромили, разгромили и брата. Не знаю, жив ли он. Но он болел, остался практически без денег, и Иван Корнеевич ему помогал — с ним обошлись по-советски: растоптали человека, хотя, по тогдашним разговорам, он был вполне разумным человеком, хозяйственным, деловым, честным...

Есть фотография, где Иван Корнеевич идет с самолета Ту-144 вместе с А. А. Туполевым, когда они в первый раз с пассажирами сели в Алма-Ате. Они сели до полосы. После этого Туполев очень долго дергал Ивана Корнеевича за всякие дела. И вот на фотографии идут они трое: А. А. Туполев, И. К. Ведерников и В. Д. Попов. Я и говорю: “Иван Корнеевич, понятно, почему ты с Туполевым разругался...” — “Почему?” — “А смотри, Славка Попов с Туполевым идут в ногу, а ты — не в ногу!”»



*И. К. Ведерников*

Ульянов вспоминал, что тот первый полет самолета Ту-144 в Алма-Ату в процессе эксплуатационных испытаний завершился неудачной посадкой по чисто-му недоразумению. Летчик-испытатель ГосНИИ ГА В. Д. Попов сидел справа, а И. К. Ведерников — за командирским штурвалом. Речь Попова понять было трудно. Они зашли на посадку. Попов подсказывает Ведерникову: «Ниже!» Иван Корнеевич взял ниже. Попов уже громче: «Ниже!» Ведерников взял еще ниже. Наконец Иван Корнеевич понял, что идут ниже глиссады, принял меры, но все-таки коснулись они метров за де-

сять до начала полосы. Когда они уже остановились, Попов говорит: «Ты что же, Иван Корнеевич, я же тебе говорю, что ниже, ниже идем!» Ведерников потом возмущался: «Иди пойми его...» Позже в нормативах авиационной лексики появился раздел «Фразеология», который устанавливал использование фраз (как на русском, так и особенно на английском языке), исключающих их нечеткое толкование... Что касается первого эксплуатационного полета самолета Ту-144 с пассажирами в Алма-Ату, его выполнил Агапов, вторым пилотом был Борис Кузнецов.

В дополнение ко всем добрым словам об Иване Корнеевиче надо сказать, что у него замечательная семья, которая долгие годы живет в замечательном согласии...

# Ту-124, Ту-134. Калина, Горюнов

**П**ассажирский ближнемагистральный самолет Ту-124 строился на основе проекта самолета Ту-104. Ту-124 был вдвое легче и похож на Ту-104. Одно из существенных отличий состояло в том, что он был оснащен двухконтурными турбореактивными двигателями Д-20П. Руководство проектированием этого самолета в ОКБ Туполева поначалу осуществлял Д. С. Марков. Затем эту работу, а также проектирование несколько большего по размерам и пассажировместимости ближнемагистрального самолета Ту-134, оснащенного более мощными двигателями Д-30, возглавил Л. Л. Селяков. Отличительная особенность этого самолета состоит в том, что его два двигателя установлены в хвостовой части фюзеляжа (подобно тому, как это было сделано впервые на французском пассажирском самолете «Каравелла»). Число пассажиров Ту-124 и Ту-134 составляло соответственно 44 и 72, скорость — 800 и 830 км/ч, дальность полета — 1600 и 2000 км.

Есть такое правило, и оно справедливо: летчик-испытатель, впервые поднявший в воздух опытную машину, становится в ряд выдающихся, он входит в историю авиации. В послевоенное время, после А. Д. Перелета, впервые поднявшего с 1947 по 1952 год шесть (!) опытных самолетов (Ту-12, Ту-75, Ту-80, Ту-82, Ту-85, Ту-95), Александр Данилович Калина был единственным летчиком ОКБ, кому доверили впервые поднять более чем один столь же важный опытный самолет. Он первым поднял в воздух две пассажирские машины: самолет для средних и коротких линий Ту-124 (в марте 1960 года) и самый массовый впоследствии самолет «Аэрофлота» для средних линий Ту-134 (в июле 1963 года). Многое было сделано им и по другим машинам.

Александр Данилович Калина родился 16 марта 1911 года на Украине, в Днепропетровской области. После семилетки и фабрично-заводского училища он поступил в Вольскую авиационную школу. Затем в



*А. Д. Калина*



*Фронтовой реактивный бомбардировщик Ту-14;  
летчик-испытатель Ф. Ф. Опадчий (20 декабря 1947 г.)*

1937 году окончил Тамбовскую школу пилотов и стал летчиком Московского управления ГВФ. Был откомандирован в особую авиагруппу. Прошел войну. После демобилизации в течение 1947 года проработал пилотом НИИ ГВФ. С начала 1948 года до середины 1955-го трудился на заводе № 30, после чего был переведен на летные испытания в ОКБ Туполева. Уйдя на летную пенсию, продолжал работать в конструкторском отделе ОКБ. За боевые и трудовые заслуги был награжден 9 орденами, медалями за оборону Ленинграда, Москвы, Сталинграда, Кавказа, Севастополя и другими, в том числе Золотой Звездой Героя.

Тем не менее и ему досталось перца от Алексея Петровича Якимова: «Калина, как, к примеру, Ковалев, — говорил Якимов, — были пришлыми в нашем КБ. Наши, выросшие среди нас, доморожденные летчики были другими. Они были... нашими! Тот же Калина доставил немало забот со своими семейными делами... Так что я на эти беды посмотрелся — и как начальник, и как депутат, и как старший товарищ... Мне приходилось лаяться, как тигру. Невзирая на чины и звания. В самолете нет Героя или полковника. Там есть экипаж, в котором должно быть полное взаимное доверие...»

Люди, хорошо знавшие Александра Даниловича, защищали его: и за дела семейные, и за летные. А по поводу пришлых кто-то сказал: «Нельзя ставить в один ряд Калину или Сухова и Тимошка. Тимошок — это не сильный летчик, и он никуда не рвался! Его особая заслуга перед Родиной — красавица-дочь...»

Э. В. Елян сохранил о Калине самые добрые воспоминания: «Александр Данилович Калина был мировым дядькой. Он много занимался “22-й” машиной, “124-й”, “134-й”. Когда начались исследования Ту-134 на больших углах атаки, он этой машиной уже не занимался. По этой программе стал летать Харитонов, но он потребовал установить на машине катапультные кресла. Но какая катапульта на пассажирской машине? Ведущим инженером по этой работе от ОКБ был Вилли Киракосов. Он вытянул меня к Маркову. Вот мы с Веремеем взялись за эту работу — и сделали!

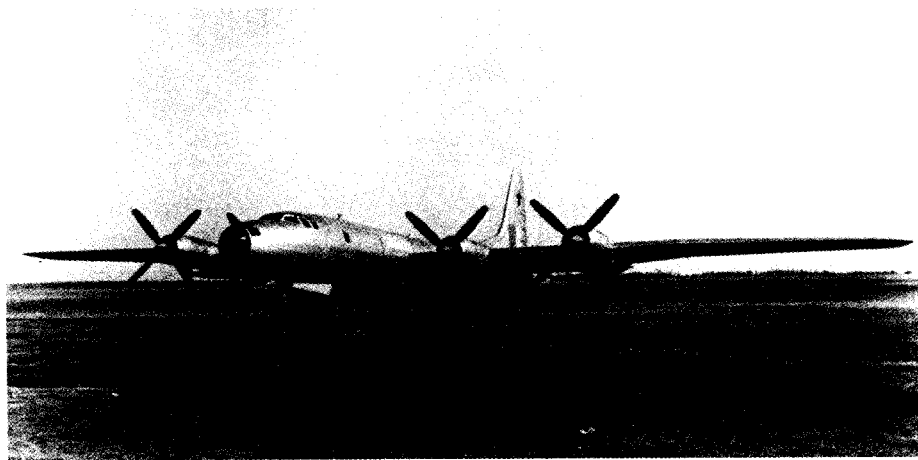
Калина был очень работоспособным и, насколько я его помню, безотказным человеком. Единственно, он отошел, когда встал вопрос о

выпуске летчиков Дальней авиации. Когда он потребовал, чтобы они предварительно летали на Ил-28... Он при этом не настаивал особо. А потом у него была история с И. Н. Николаевой. Она была ведущим инженером по машине Ту-104 — испытывали на ней навигационный комплекс "144-й" машины. Летал по этой программе Александр Данилович, а потом я летал — он отошел. Ирина Николаевна ухаживала за тяжело болевшей, умиравшей матерью Александра Даниловича. Потом они поженились, а потом... лучше и не говорить. Конец его был очень печальный. У него была шикарная квартира. А скончался он в однокомнатной квартирке, и дня три лежал, пока сын его не обнаружил...»

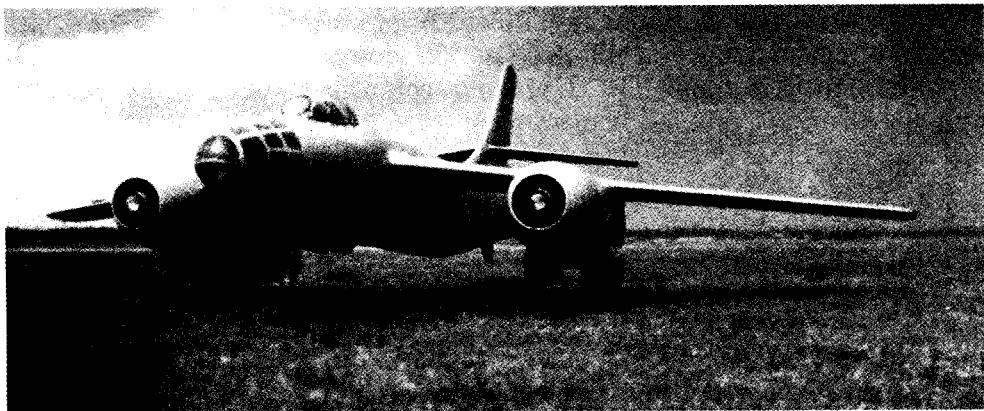
И М. В. Ульянов говорил мне что не было никаких оснований говорить негативное о Калине в связи с его личной жизнью: «У него была жена. Никуда он от семьи не уходил. Жена умерла. У него рядом с базой была дача; после того как мать умерла, дети стали претендовать на имущество, опасаясь, что отец вот-вот женится. Он все отдал детям... Это был как раз тот период, когда он летал на "105-й" машине. И как раз его выходы на большие скорости Юрий Георгиевич Ефимов относил к его душевному состоянию после потери жены. У него она была настоящим другом, и была у них хорошая семья. После ее смерти началась склока...

Да, была у него новая подруга. Она была ведущим инженером на машине Ту-16, а потом — Ту-104 (это была летающая лаборатория для «беспилотки» Алексея Андреевича Туполева); Калина сдружился с ней, потом они женились, а потом она его бросила и ушла. Так что у него были драматические переживания. Но это его семейное дело — чего уж тут! Хотя я не очень хорошо относился к этой его жене... Но мы-то тут зачем?»

Лучше других (еще со времен совместной работы на 30-м заводе) Калину знал Константин Александрович Щербаков. Он говорил: «Изуми-



*Дальний бомбардировщик Ту-80; летчик-испытатель А. Д. Перелет (1 декабря 1949 г.)*



*Реактивный бомбардировщик со стреловидным крылом Ту-82;  
летчик-испытатель А. Д. Перелет (24 марта 1949 г.)*

тельный был человек Александр Данилович Калина. Хороший летчик, хороший товарищ». Я как-то спросил Щербакова:

— Говорят о каком-то невезении в личной жизни Александра Даниловича, правильно ли это?

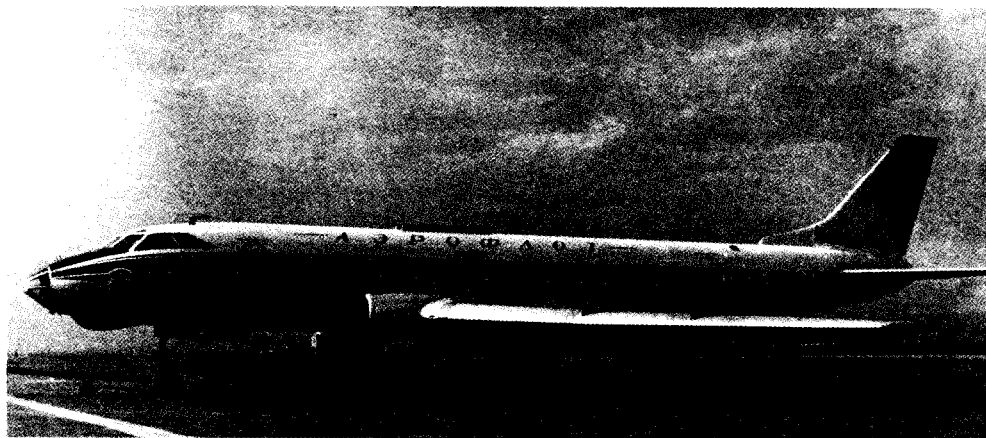
— Все правильно. У него померла жена. Ведущим инженером девица была у нас одна. Он с ней состыковался. Она потом сплелась в командировке с одним бойцом. Александр Данилович ее выгнал, а она начала плести плетушки на него. У него была приемная дочь и сын — родной. И вот у них пошла неразбериха. Он и попал меж жерновов... Доконали его».

Летчики и инженеры вспоминают большие или меньшие упущения Калины в летных испытаниях. При испытаниях Ту-124, к примеру, возникла такая сложность. Отрицательный угол «поперечного V» был настолько велик (концы крыльев были настолько близки к земле), что аэрофлотовцам это доставляло немало забот в эксплуатации. Вопрос рассматривался с разных точек зрения и сводился к одному: нельзя ли приподнять концы крыльев, уменьшив абсолютное значение угла отрицательного «поперечного V»? После полета на измененной машине молодой летчик Василий Борисов позволил себе не согласиться с возражением Калины. Борисов в отличие от Калины считал, что не видит разницы в других характеристиках исходной и измененной машин. Это вызвало возмущение несогласного Калины. Это и понятно: ведь он должен был заметить этот дефект до того, как его обнаружили летчики ГВФ. В связи со спором была предпринята специальная программа одновременных испытаний в одних и тех же условиях, на одной и той же высоте и скорости полета, в грозовой облачности трех самолетов Ту-124 с различными углами «поперечного V» крыльев. Разницы в характеристиках самолетов действительно обнаружить не удалось. После этого угол «поперечного V» крыльев Ту-124 был обоснованно изменен — в соответствии с пожеланиями «Аэрофлота». Кстати сказать, Александра Даниловича Калину

называли своим учителем летчики-испытатели ГосНИИ ГА, в частности Н. А. Калинин, проходившие школу летных испытаний в экипаже Калины на Ту-124.

Другой эпизод был связан уже с Ту-134. На этот раз спор у Александра Даниловича Калины вышел с Горюновым. Когда опытный военный летчик Александр Данилович впервые поднимал этот самолет в качестве командира экипажа, молодой летчик-испытатель Горюнов, окончивший Школу летчиков-испытателей в 1959 году, был у него вторым пилотом. Калина готовился уже к выходу на летную пенсию, но старался продолжить испытательную работу. Горюнов настаивал на установлении гидроусилителей в системе управления элеронами, то есть по всем трем каналам управления самолета Ту-134, включая поперечное управление. А Калина возражал. А. Н. Туполев пригласил к себе на квартиру Горюнова и Калину, внимательно выслушав обоих. Калина очень эмоционально защищал мнение конструкторов — не ставить бустеры в систему управления элеронами. Такая точка зрения, естественно, была приятнее руководству. Горюнов же настаивал — ставить бустеры, несмотря на технические трудности, которые отодвигали установленные правительством сроки выхода самолета на линии. Жаркая речь Калины, а также опасение не успеть к этим срокам победили. А. Н. Туполев решил: машину пустить без бустеров по элеронам.

Вадим Михайлович Разумихин уточнял эту информацию, полученную автором, в основном от Е. А. Горюнова: «Горюнов здесь абсолютно ни при чем. Он не участвовал во всех этих разговорах. Эту работу по установке гидроусилителей и автомата скольжения мы вели: это Роднянский, Воронов, Каштанов, Егер, Марков, я. Мы решили поставить автомат скольжения сначала на “124-ю”, а потом на первую “134-ю”. “По всем трем каналам” — это вообще неправильно. Бустеры у нас были только по



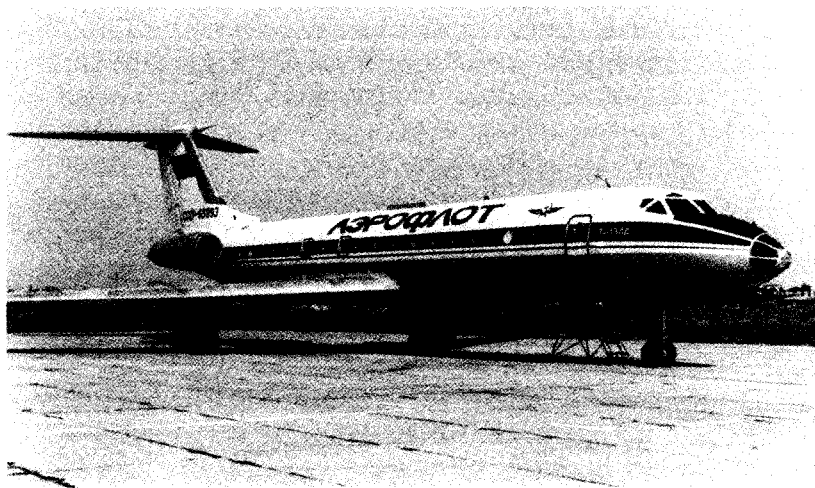
*Пассажирский самолет для местных авиалиний Ту-124;  
летчик-испытатель А. Д. Калина (24 марта 1960 г.)*



каналам курса и крена! По тангажу у нас ничего не было — там было простое управление рулями. Может быть, и приглашал Туполев Горюнова и Калину. Может, выслушивал. Но это не главное. Наоборот, наше мнение (конструкторов) было — ставить бустеры! Мы были за!

Калина начал летать — и ему очень понравилось. После Калины летал Горюнов. И Елян — особенно много! Однажды мы летели в Калининград на “134-й”. Елян пригласил в кабину Маркова, меня, Каштанова и говорит восторженно: “Слушай, Дмитрий Сергеевич, какую штуку ребята изобрели!” При полете к аэродрому он дал ногу — и машина без всяких кренов, блинчиком смещается вбок относительно полосы — вправо. Потом он дает левую педаль — и машина ровно так же, без крена, возвращается влево. Все обалдели, потому что такого нигде и никогда не видели. Это был специальный автомат, который давал за счет руля чистое скольжение, поскольку крен компенсировался. Калина все это знал — он также летал...

И вот окончательное решение по этому вопросу принимал Егер («дед», Андрей Николаевич, не участвовал в этом). Тогда Калину стали допрашивать: «Как Вы считаете? Ставить или нет автомат скольжения?» Он ответил резко: «Категорически — нет! Зачем еще всякую автоматику ставить! Мало ли там что?» Он опасался отказов и частично был, конечно, прав. Автомат был довольно сырой, двухканальный; это сегодня мы ставим трехканальные, а тогда решали принципиальный вопрос — устойчивости, решали проблему в принципе. Калина встал в упор. Его беспокоила надежность. Егер кричал и мялся: «Нет! Александр Данилович, Ваше мнение я выслушал — отдаю машину на испытания!» Отдали машину в ГосНИИ ГА — там летали на ней десять летчиков. Пятеро сказали: «Прекрасно». А пятеро же сказали, что можно и без него. Марков и



*Пассажирский ближне-среднемагистральный самолет Ту-134;  
летчик-испытатель А. Д. Калина (29 июля 1963 г.)*

Егер долго, колеблясь, не хотели снимать бустеры с элеронов, демпферы, автомат скольжения: настолько было легкое управление. Бустеры и демпфер рысканья были сохранены только в путевом управлении. А сегодня вы себе не представляете, как мучаются летчики на «134-й», — очень тяжелое управление в поперечном канале! Я считаю, несколько катастроф на «134-й» произошло именно потому, что тяжелое управление не давало возможности летчикам создавать необходимую угловую скорость. Сейчас стоит механика: штурвал — тяги — элерон! А мы же поставили приводы — это легкое управление. Плюс к тому демпфер крена, плюс автомат скольжения — вот такая была отработана система. То, что Калина как ведущий летчик настаивал тогда на снятии наших устройств, считая, что и так машина хороша в управлении, сыграло негативную роль. Как и оценка ГосНИИ ГА.

Опыт тот не был использован даже на «154-й». Потому что мы поняли, что задействовать датчик угла скольжения нельзя. Это «флюгарка» — со всеми ее недостатками (положение сверху, вода, обледенение). Он часто отказывал. Мы пробовали разные варианты положения датчика (даже на киле!) — безуспешно. Применяли датчики углов скольжения с американского «Вертола» — пневматические. Тоже неудачно. Короче, Туполев был ни при чем, а Калина внес негативный вклад. Калина убедил Егера...

Позже в процессе испытаний потеряли два самолета Ту-134 с экипажами. Одной из причин катастроф было помимо прочего наличие безбустерного управления. Относительно недавняя катастрофа произошла в ЛИИ, во время сопровождения самолета Ту-22М, пилотируемого летчиком-испытателем А. В. Махалиным. При столкновении с Ту-22М получил повреждения самолет Ту-134, пилотируемый командиром корабля В. В. Павловым. Весь его экипаж погиб. Только после этого в давнем споре поставили точку и запретили полеты строем на сопровождение на самолете Ту-134...

Другая, более давняя катастрофа произошла в ГК НИИ ВВС в Чкаловской. Тоже сказался разный подход Е. А. Горюнова и А. Д. Калины к летным испытаниям. При доводке Ту-134 они с Горюновым выявили на большом числе М неустойчивость самолета, в основном в путевом движении, — типа «голландский шаг». Был приказ генерального конструктора: все основные режимы испытательных полетов совместно с летчиками заказчика должны выполнять сначала летчики ОКБ и затем уже заказчики самостоятельно. Машину торопились передать на испытания военным. Горюнов категорически возражал, считая это преждевременным, поскольку явление, по его убеждению, было весьма опасным. Продвижение по числу М, как он полагал, должно было быть постепенным и взвешенным. Об этом молодой летчик доложил самому Туполеву. А Калина был более смел и решителен, он считал, что проблема не столь остра и машину можно передавать военным. Когда военные приступили к этим испытаниям, Калину, которого врачи списали по здоровью, сменил давно уже пришедший в КБ Туполева летчик Н. Н. Харитонов. Это

был мягкий, послушный, интеллигентный человек, как говорил о нем Горюнов. Сам Евгений Александрович к тому времени переключился на испытания Ту-22. Харитонов не возразил против передачи Ту-134 военным испытателям. И те в первом же полете стали чрезмерно увеличивать число М. По иронии судьбы к вылету самолета опоздали туполевские бортинженер Борис Иванович Дворянкин и ведущий инженер по испытаниям этого самолета Евгений Васильевич Глубоков, который в еще большей степени, чем бортинженер, как правило, не вмешивающийся в действия летчиков, мог предостеречь от излишней торопливости экипаж военных испытателей. Итог был трагическим. На высоте 10 000 м, превысив ограничения, о которых предупреждал Горюнов, экипаж достиг самого пекла той самой неустойчивости. Выйти из нее оказалось невозможным. С большой амплитудой колебаний и нарастанием скорости до сверхзвуковой машина пошла к земле... Экипаж погиб.

В связи с этим небольшое печальное отступление. Летчик-испытатель НИИ ВВС подполковник Юрий Рогачев, один из пилотов той машины, кончал ту же спецшколу ВВС и то же Борисоглебское училище, что и Бессонов. Бессонову довелось выпускать его на Ту-128. Рогачев был сам известным мастером показа посадки самолета Су-9 без двигателя — причем показа для широкой аудитории летчиков, в том числе инструкторов в строевых частях, показа с громкоговорящей радиосвязью. Так что на Ту-128 он вылетел вполне успешно. Однажды он прибыл из НИИ ВВС принимать у С. Т. Агапова модифицированный вариант Ту-128 с корневыми наплывами крыла. У этой машины проявились элементы подхвата — на это обратил уже внимание Агапов, и Рогачев должен был дать заключение, можно ли такую машину рекомендовать в строевые части. В одном из полетов на ней он сорвался в штопор. Безуспешно перепробовав два способа вывода, он сумел прекратить штопор лишь третьим способом. Притом по привычке сообщал на землю по радиосвязи о всех своих действиях рулями. По-видимому, методической ошибкой было то, как говорил мне Бессонов, что военному летчику, не знакомому с данной машиной, еще не испытанной на штопор, поручили столь серьезное задание. Летчик же ошибок не допустил. Более того, в полете нашел способ вывода машины из штопора — до того, как это сделали испытатели фирмы Туполева.

Наконец, главная деталь. После этих испытаний Рогачеву, а также двум другим военным летчикам-испытателям Георгию Береговому и Вадиму Соловьеву захотелось пойти в космонавты. Два молодых здоровяка медицинскую комиссию не прошли, а ветеран Береговой оказался годным. Мало того, по состоянию позвоночника Рогачеву разрешили летать только на транспортных машинах. И вот одна из первых его работ, летчика с большим опытом сложных испытаний на истребителях, пришлась как раз на испытания Ту-134. Притом он был вторым пилотом экипажа. Хотя командир был весьма опытным летчиком, судя по записям, вывод машины из штопора взял на себя Рогачев. Он применил разные методы вывода, но они оказались безуспешными. По той же старой сво-

ей привычке до самого удара машины о землю он боролся и передавал на командный пункт, что они предпринимают с командиром, чтобы вывести машину в нормальный полет...

Елян рассказывал: «Они до конца боролись. Рогачев знал, что надо делать, но не мог перебороть очень крепкого напарника. Это было очевидно по связи, по их разговорам, была борьба. Он кричал: “Отпусти!” А товарищ не мог отпустить...»

Разумихин дополнял: «Когда погибла “нулевка”, которую отдали в ГК НИИ ВВС в Чкаловскую, дело было так. Летчики отклонили руль направления до упора — таково было задание. Это был большой Мах (не помню, предельный или нет), и они отклонили руль направления на предельный угол. И вот тут-то началось. Машина вошла в такое скольжение, крен... Получилась жуткая мешанина в динамике движения, сильнейшая взаимосвязь продольного и бокового движений. Потом, сколько мы ни пытались моделировать это, не удавалось. Потому что мы не знаем всех аэродинамических параметров, коэффициентов. Колебания с огромными перегрузками привели к разрушению машины. А началось все с того, что они дали педаль. В принципе с позиции сегодняшних норм летчик действовал правильно. Наши и зарубежные нормы требуют на любом режиме дать ногу до упора — и ничего не должно быть! Но сейчас-то мы ставим специальные загрузатели, которые невозможно преодолеть... Потом на “134-й” мы поставили дополнительный загрузатель — его не было (или, возможно, его отключили). Сейчас при использовании дистанционных систем (скажем, на Ту-204, Ту-160, Ту-334), даже если летчик дает полную педаль, руль на большой приборной скорости больше, чем на 5°, отклонить невозможно...»

Вспоминая эту историю, Е. А. Горюнов говорил, что после того урока стал другим, более жестким в своей требовательности — это помогло ему, как он был убежден, предотвратить многие ЧП.

В тот период, в начале 1960-х, в ОКБ Туполева, как уже говорилось, одновременно разрабатывалось и испытывалось несколько машин. К работе были привлечены опытные летчики-испытатели, прошедшие войну и работавшие в ГК НИИ ВВС: А. Д. Калина, Н. Н. Харитонов, И. К. Ведерников, Ю. В. Сухов, Б. М. Тимошок, продолжали работать летчики более старшего поколения, а также начинали свой путь летчики молодые. Далеко не всегда принципы работы летчиков и их взгляды на разные проблемы совпадали. Более того, была масса противоречий — как в любом большом, ответственном, творческом деле. Рассказывая о них, можно было бы ограничиться только светлыми событиями, следуя добрым сказкам и проверенным приемам мудрого happy end. Мы сочли более правильным рассказывать и о светлом, и о темном, надеясь на то, что это поможет составить гораздо более важное — истинное представление о таком ярком явлении, как летчики-испытатели-туполевцы.

Коллектив летчиков-испытателей любой большой фирмы — это конгломерат посложнее театра. Кто-то из знатоков назвал театр «зверинцем

за полчаса до кормления». Это — крайность, но и у испытателей (особенно конца XX века) также были сложные проблемы смены поколений, проблемы «обновления репертуара», проблемы «прима-балерин и кордебалета»... Есть коалиции: «Против кого дружим?» Есть «власть» и есть оппозиция. Есть вознесшиеся (или вознесенные), но есть и «оскорбленные и униженные». Есть гулящие, пьющие, но есть и почти святые. Есть молчуны и ораторы, бойцы и наблюдатели за «схваткой», судьи и подсудимые, прокуроры и адвокаты...

Звезда балета Большого театра Михаил Лавровский говорил: «Театр без интриг невозможен. Когда ты выступаешь, все твои коллеги тобой восхищаются и рады за тебя совершенно искренне, но проходят два дня — и начинается... Одно неосторожно сказанное слово порождает тысячи домыслов. Помню, не успел в раздевалке отдышаться, как Григорович говорит: “Миша, мне сказали, ты меня сегодня ругал”. Я отвечаю: “Я сказал, что Вы — деспот, и все. Но Вы и правда — деспот. И при этом очень талантливый человек, и я Вас очень уважаю”. К счастью для Григоровича, Лавровский отдавал ему должное и за глаза. Он говорил: “Когда Григорович был у руководства, весь мир признал наш театр первым. Григорович — гениальный человек как хореограф и как личность, человек огромной силы и интеллекта”.

Другая прима Большого театра Маквала Касрашвили сетовала по телевидению на доперестроечные козни одной из пяти равных претенденток на роль Татьяны в опере “Евгений Онегин” в предстоявших жизненно важных зарубежных гастролях. “Она же не русская, — жаловалась в органы «чистокровная» соперница. — К тому же она общалась с Ростроповичем и Вишневецкой и может встретиться с ними за границей!”»

М. В. Ульянов, прочтя эти строки рукописи, усомнился: «Сравнение с театром, может, и имеет смысл. Но здесь, на базе, отношения скорпионов не могут сравниваться с отношениями в интеллигентной среде, такой как театр. Может быть, актеры и хуже летчиков, но я этого не знаю...» Михаил Владимирович любил повторять, как мне казалось, шутя, что летчик-испытатель — это не профессия, это — диагноз. Судя по тому, что говорят сами летчики и артисты, они стоят друг друга. Хотя, казалось бы, заняты делом совершенно разным.

Не только театр, но и любая творческая среда с малым числом вакансий — арена противостояния. Вспоминается обращенное к матери письмо из Англии будущего нобелевского лауреата П. Л. Капицы, очень успешно начинавшего работу в лаборатории Резерфорда после большой личной семейной драмы. Он спрашивал себя, зачем нужны все новые и новые достижения в науке, если они только увеличивают количество устремленных на тебя завистливых глаз. И, даже находясь среди джентльменов лаборатории с мировым именем, Капица не находил ответа...

Пожалуй, лишь потери товарищей, случающиеся у испытателей почаще, чем в театре или научной лаборатории, на какое-то время объединяют почти всех. Нередки у испытателей всякого рода застолья, банкеты

и по светлым поводам. «Виноваты» и юбилеи, и «первые вылеты» — когда-то их было особенно много... Вот когда все раскрепощаются и становятся расположенными поговорить — «за авиацию», «за жизнь»... «Вот когда можно было пообщаться так тепло и с такими гигантами, — говорил Горюнов, — как С. Н. Анохин, Амет-хан Султан, В. А. Комаров, как наши И. М. Сухомлин, А. П. Якимов, М. А. Нюхтиков». Но радостные и печальные торжества проходили, и наступали будни, в которых всегда находился повод для противостояний. Многие вскоре забывали о краткости отпущенного всем срока и вступали в дальнейшую борьбу. Впрочем, такие летчики, как Горюнов, видели ценность и в другом. Он признавался: «Мне доставляло редкостное удовлетворение не только слушать, скажем, Михаила Александровича Нюхтикова, но и просто находиться с ним в одной комнате при подготовке к полетам. Даже если он был так сосредоточен, что мы не могли и поговорить. Одним своим присутствием он давал неоценимо много...»

Коллектив туполевцев, который я мог наблюдать со стороны, сохраняя возможную объективность, не был исключением, хотя в целом все в нем было далеко не столь мрачно, как можно представить из общей, сознательно резкой оценки такой команды, которую некоторые знающие люди характеризуют порой как пауков или даже скорпионов, оказавшихся в одной банке. Это подобно представлению о теневой жизни МХАТа — если судить о ней по булгаковскому «Театральному роману» и не только. Принципиальная разница в том, что в полете, в любом составе экипажа (а на Ту-95 — это около десятка человек), необходимо было забыть о противоречиях, работа этого не допускала... Наверное, как и в спектаклях, с той лишь разницей, что в театре даже самое серьезное противостояние могло и не стоить жизни.

Я и не пытаюсь развязать клубок сложных отношений в коллективе испытателей туполевской испытательной базы — это непросто для человека со стороны. Но понять их (вместе с читателем) мы попытаемся. Судя по воспоминаниям главного конструктора Л. Л. Селякова, противоречия были не только у летчиков: «Однажды вызывает меня Андрей Николаевич и говорит: “Поезжай на базу и посмотри, что там делается”, — и вручает мне листок бумаги, на котором зелеными чернилами написано: “Всем. Все указания и распоряжения Л. Л. Селякова выполнять как мои. А. Туполев”».

Я взял бумагу, поблагодарил и вышел. Поехал на базу (ЖЛИиДБ). По дороге пытался понять этот совершенно странный, на мой взгляд, документ.

На базе сложная обстановка, там сталкиваются иногда совершенно противоречивые взаимоотношения руководителей тем: Д. С. Маркова, Н. И. Базенкова, И. Ф. Незваля. Там сталкивались дела К. В. Минкнера, Л. Л. Кербера, Л. М. Роднянского, А. В. Надашкевича, А. Р. Бонина, А. Э. Стерлина и др. — и руководителя базы М. Н. Корнеева (бывшего в военные годы главным инженером завода № 22 и очень хорошо мне знакомого).

Я хорошо понимал всю сложность обстановки на базе и не понимал, зачем мне эта записка Андрея Николаевича... И я подумал, что А. Н. Туполев решил проверить меня, проверить мои личные общечеловеческие качества»...

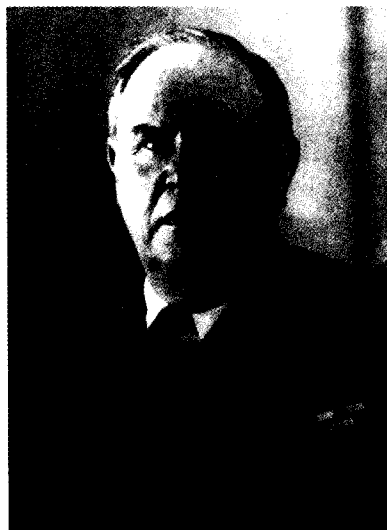
Л. Л. Селяков был главным конструктором самолета Ту-134. И, казалось бы, ему и карты в руки, чтобы свое понимание слабости коллег по ОКБ употребить для усовершенствования «своего» самолета. Самолет Ту-134 был лучшим в Союзе турбореактивным самолетом для местных авиалиний. Но он явно уступал зарубежным аналогам, особенно самолету «Боинг-737-200», который вышел на линии на три года ранее, чем Ту-134А, — в декабре 1967 года. Поразительно, но число пассажиров «Боинга» составляет 130, а у нашего самолета — 76, при весе пустого снаряженного самолета соответственно 27 500 кг и 29 250 кг! (Аналогичная картина, кстати, по самолету Ту-124. Он явно переразмерен по площади крыльев и весу. Вес пустого снаряженного самолета на одного пассажира составляет 510 кг, а для его английского аналога ВАС-I-II-200, правда, вышедшего на линии тремя годами позже, в 1963 году, — всего 260 кг!)

Однажды мне позвонил Леонид Леонидович Селяков и предложил, как он выразился, бартер: обменяться нашими книгами. У меня уже были все его книги, но я охотно согласился. Более всего от него самого, в прямом общении, мне хотелось понять истоки некоторого нигилизма и резких оценок в его своеобразных книгах. Я знал его и раньше — еще до того, как он стал писать, но знал плохо. Теперь у меня появлялась возможность задать интересовавшие меня вопросы, приблизившись к талантливому человеку. К сожалению, условленной уже встрече помешала смерть Леонида Леонидовича. И мне нечего (при всем желании) сказать что-то в его оправдание, когда слышу такие слова о нем, какие высказал мне В. М. Разумихин: «Я Селякова оцениваю плохо. Я ему неоднократно говорил: “Леонид Леонидович, у Вас очень злобная книга. Вы написали с позиций очень загнанного главного конструктора, имеющего огромный опыт, почти уважение со стороны Мясищева. Пришли на фирму Туполева, здесь совсем другие взаимоотношения. Здесь есть Марков, Егер... Вы решили, что Вы здесь с опытом создания ЗМ, М4 — самый-самый, а здесь другие отношения, другой опыт. Конечно, во главе стоял Туполев, который как-то регулировал отношения между всеми... Действительно, на базе были сложные отношения. Машины шли параллельно. Но не все главные конструкторы уважали друг друга... Там вообще доходило просто до криминала...”»



*А. В. Надашкевич*

Те, кто знал истинного Андрея Николаевича Туполева, не перестают удивляться тому, что о нем написал Селяков. Главный конструктор Валентин Иванович Близнюк говорил по этому поводу: «Талантливый был человек Селяков. Но у него в этом отношении был заскок». Близнюк, один из наиболее ярких конструкторов школы Туполева, принимал активное участие в создании самолетов Ту-95, Ту-96, Ту-95-К, Ту-119, Ту-16-К, Ту-91, Ту-104, Ту-107, Ту-98, Ту-22-Ю, а также беспилотных комплексов ОКБ. Особенно его дар конструктора проявился в работах над Ту-144 (он руководил разработкой технического проекта самолета) и Ту-160 (с 1975 года Близнюк стал главным конструктором уникального стратегического бомбардировщика). В последние годы он

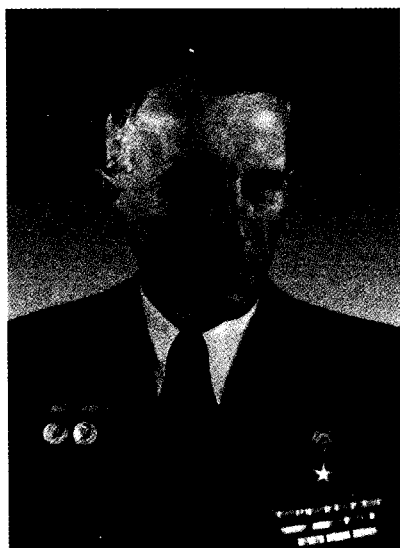


Г. А. Озеров

работал над созданием транспортных самолетов нового поколения. Валентин Иванович говорил: «Девизом Туполева было: "Прогресс авиации — это коллективный труд"». Андрей Николаевич собрал вокруг себя очень много талантливых людей. Такой команды, которую создал Андрей Николаевич, никогда в истории авиации больше не будет. Какие личности! Минкнер, Архангельский, Озеров, Кербер, Марков, Надашкевич... Каждый мог руководить КБ. А он собрал всех. Всех любил, со всеми дру-

жил, все его уважали. Причем бывали и трения. Я когда начал работать у Егера, был посредником между Егером и Надашкевичем. Разумихин был посредником между Кочергиным и Надашкевичем... Шли параллельные конкурирующие проработки. У всех были характеры. А Андрей Николаевич мог сводить их к общему знаменателю. Заставлял всех работать на одну цель».

К Селякову издавна, с довоенного еще времени, настороженно относился М. А. Нюхтиков. Представляю, что бы он сказал, если бы ему довелось еще прочесть книги Леонида Леонидовича, в которых столько резкости по отношению к Андрею Николаевичу Туполеву, которого Нюхтиков почти боготворил, имея на то основания.



А. А. Архангельский



Не раз в наших разговорах с Михаилом Александровичем мы возвращались к профессиональной или человеческой оценке тех или иных летчиков, с которыми ему довелось работать на Жуковской летно-испытательной и доводочной базе ОКБ Туполева. О многих из них и многое уже говорилось выше, но некоторые портреты оказались размытыми, потому всегда оставалось желание по возможности конкретизировать их. Об одних летчиках он говорил загораясь, о других спокойно, о третьих строго, критически. Но редко когда сам бывал при этом равнодушным. Что еще интересно, он был совершенно независим и самостоятелен в своих суждениях и оценках. Не в пример другим он часто говорил, скажем, о Горюнове: «Горюнов — очень сильный летчик. Он мне нравился даже больше других. Я считал, что он по силе не уступал никому, но был скромнее в поведении, чем кое-кто из самых сильных...»



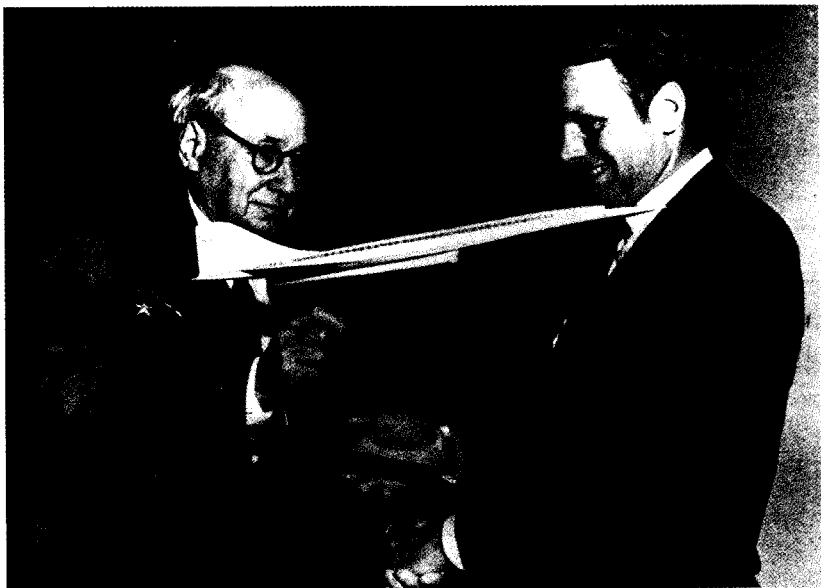
*К. В. Минкнер*

Евгений Александрович Горюнов родился в глухой деревушке на Новгородщине. Никто из его родных или близких не имел никакого отношения к авиации, и тем удивительнее: мало что зная о полетах и самолетах, он с самого раннего детства мечтал только о них. Однако по окончании сельской школы в голодном 1948 году поступил... в Ленинградский

политехнический институт. Студенческой стипендии, без помощи родителей, хватало лишь на полмесяца жизни впроголодь, и он, оставив институт, пришел с другом в военкомат. Так он оказался в Омском училище, где и осуществилась детская мечта. Он стал летчиком, притом незаурядным. В училище были отличные инструкторы. Строгие и образованные, они сделали многое, чтобы курсанты овладели не только хорошей техникой пилотирования, но и приобрели прочные знания, приверженность жесткому порядку и дисциплине. Это было особенно важно, поскольку в то время у летчиков в частях укоренилась некоторая расхлябанность послевоенной «вольной» авиации.

Большое значение в становлении Горюнова как летчика сыграла его инструкторская работа. Причем он одним из первых и как курсант, и как инструктор осваивал новую серийную реактивную технику — самолет Ил-28. Так что поступление в Школу летчиков-испытателей — очень непростое в то время — было вполне объяснимым.

В июне 1959 года Евгений Александрович пришел на туполеовскую фирму, а в декабре того же года произошла катастрофа «105-й». Погиб Юрий Тимофеевич Алашеев, авторитет которого в глазах Горюнова — еще



*А. Н. Туполев и Нейл Армстронг*

со времени учебы в Школе летчиков-испытателей — определялся помимо прочего работой по испытаниям гремевшего тогда самолета Ту-104, реактивного пассажирского самолета, впервые поднятого Алашеевым.

«105-я» была сырой машиной, с явно недоработанной системой управления. Но это была машина третьего поколения. Молодым туполевским летчикам, и Горюнову в их числе, было очевидно, что опыта ветеранов, в частности бывших военных летчиков А. Д. Калины, В. Ф. Ковалева, Н. Н. Харитонova, которым поручили продолжить работу по «105-й», будет недостаточно, чтобы довести весьма сложную машину. Горюнов говорил: «Среди ветеранов своей теоретической подготовкой, пытливостью, желанием и умением общаться с конструкторами выделялся, пожалуй, лишь Михаил Александрович Нюхтиков...» Военные летчики, пришедшие в летные испытания, обычно отличались хорошей техникой пилотирования. Неслучайно истребитель Ту-98, как уже говорилось, впервые поднимал В. Ф. Ковалев, а созданный на его основе истребитель-перехватчик Ту-128 — М. В. Козлов. Однако эти машины были существенно проще, чем «105-я». Анализируя причины гибели Алашеева на этой машине и последовавшей затем аварии экипажа Ковалева, Горюнов говорил: «Необходима высокая техническая культура летчика-испытателя и тщательная подготовка к испытанию. Нужно предвидеть “особые случаи”, и в подсознание должны быть заложены действия в любых обстоятельствах, доведенные до автоматизма: времени на обдумывание в критической ситуации не остается». Горюнов не только провозглашал глубоко основательный, взвешенный подход к испытаниям. Следуя Нюх-

тикову, он старался как можно больше общаться с конструкторами, включая главного — Д. С. Маркова, а в особых случаях — и самого А. Н. Туполева. С большим сожалением он говорил о том, что с уходом Андрея Николаевича и приходом Алексея Андреевича Туполева традиции тесного общения генерального с летчиками ушли в прошлое.

Порядок и дисциплина, трезвая самооценка не вредны никогда. Но в авиации они жизненно важны. У Горюнова это было в крови — и с деревенского детства, и в особенности со времен инструкторской работы. Однажды, когда в КБ Туполева из КБ Мясищева перешел молодой летчик-испытатель Анатолий Липко, А. П. Якимов поручил Горюнову вывести его на Ту-134. Выпускник МАИ, хороший инженер, Липко, как уже говорилось, летал в аэроклубе, окончил Школу летчиков-испытателей, работал в ОКБ В. М. Мясищева. Опыта полетов было у него маловато, но самонадеянности хватало. Слетав с ним, Горюнов сказал Якимову: «Назначать его командиром экипажа рано. Если надо, доведу — будет хороший летчик, но необходимо поработать с ним, полетать...» Липко, человек интеллигентный, улыбчивый, воспринял это без обиды, но полезных выводов, как виделось Горюнову, не сделал. На счету Липко была неудачная посадка на Ту-22 в Полтаве, куда в часть он перегонял эту машину. Самолет был основательно поломан, но менее чем за месяц восстановлен.

После этих событий Липко перешел на фирму Ильюшина. И вскоре пилотируемый им Ил-62 с 17 человеками на борту разбился на взлете...

Как-то, заранее предчувствуя ответ Горюнова, я спросил о причинах гибели на опытном варианте самолета Ту-22 летчика-испытателя ЛИИ Бориса Ивановича Половникова. Он тоже был из инженеров, из аэроклуба и тоже не просто пробивался в испытатели. Евгений Александрович отвечал без особого желания, но уверенно: «В тот день была очень плохая погода. И он потерял в сложных условиях пространственную ориентацию. Это наиболее вероятная причина, если учесть, что согласно экспертизе никаких отказов в технике не было. И если учесть, естественно, малый опыт полетов летчика из аэроклуба в столь сложных погодных условиях...»

В. М. Разумихин поправлял Горюнова: «С Половниковым все было не так! Погода действительно была неважнецкая: облака... Но дело-то не в этом! Он просто... взлетал на форсаже, разогнал машину. И когда он вошел в облака и стал выходить, отдал от себя, а машина была без демпферов — она перешла в страшное пикирование. Он хватанул на себя — и сломал машину (расход штурвала на единицу перегрузки — основная характеристика управляемости по тангажу — был минимальным). Он просто сломал машину. Машина такая была. Потом, когда поставили демпферы и мы в первый раз слетали с Харитоновым, вопросов уже не стало! Никаких отказов у Половникова не было, это правильно, но — такая была машина, такая была у нее система управления! И Алашеев погиб именно на такой вот машине; но у него она была еще хуже. Если на “22-й” загру-

жатель был нормальный, то на "105А" (у Алашеева) и загрузатель был в хвосте поставлен, там был огромный люфт в системе управления. Как он вообще управлял — удивительно!.. У нас был стенд на "22-й", где мы все это исследовали...

Так что про Половникова все немного не так, и Горюнов, может быть, этих тонкостей не знал... Вообще, по мне, Горюнов — не герой. Он не основной летчик, который определил для меня что-то. Это не Борисов, не Веремей, не Бессонов, с которыми мы вместе проводили важные испытания. Горюнов был как-то в стороне...» — заключил Разумихин.

По-доброму о Горюнове отзывался Елян. При этом, смущаясь, он вспоминал историю, услышанную от О. И. Белостоцкого. В его присутствии А. Н. Туполев «пытал» (в связи с какой-то кляузой на Горюнова) Д. С. Маркова: «Что это за летчик?» Марков тогда ответил: «Андрей Николаевич, этот молодой летчик у нас — как Чкалов... Летает прекрасно, но после полета ничего объяснить не может...»

В разговорах со мной Горюнов говорил о Еляне, давно уже не появлявшемся в Москве и жившем в последнее время в Ростове, вполне доброжелательно. Тем удивительнее для меня было то, что Евгений Александрович весьма жестко «проехал» по Еляну, оказавшись на довольно шумном застолье на базе. Услышав от кого-то об этом, Елян грустно улыбнулся: «Однажды Кожевников мне сказал: "Горюнов против тебя нехорошие вещи мне говорит". Я рассмеялся: "Ну что я могу сделать, Донат Андреевич". Он тоже рассмеялся: "Смотри, смотри". Я Жене ничего не сказал после этого. Когда мы решили хорошо отметить его 50-летие, некоторые товарищи, особенно Шевцов, стали роптать. Видимо, дело в том, что тогда Горюнов меня поддерживал, а это им не нравилось. Теперь, когда я далеко, а они все здесь, Горюнов, возможно вспоминая вслух недобро обо мне, оправдывался перед ними...»

Сам я вспоминаю беседы с Евгением Александровичем, человеком мягким и улыбчивым, личностью в чем-то даже романтического склада, как уважительные, глубокие и конструктивные... Горюнов ценил не только организованность, основательность. Он отдавал должное природному таланту человека. Такой природный дар в пилотировании был у Николая Иосифовича Горяйнова. На него, естественно, делалась ставка в первых вылетах Ту-144 и Ту-154. Но болезнь и слабый характер, не способный перебороть зеленого змия, не позволили Горяйнову раскрыть талант, который с редким единодушием признавали в нем все летчики.



*Е. А. Горюнов*

Прежде чем рассказать о еще одном из поучительных происшествий, следует заметить, что уже становится ясным, почему среди многих туполевских летчиков Нюхтиков выделял тройку Горюнов — Борисов — Бессонов. Они имели не только отличную технику пилотирования и мужество, какие были и у летчиков, пришедших с войны. Но они, благодаря своей богатой инструкторской работе, благодаря отличной, разносторонней подготовке в Школе летчиков-испытателей и самоподготовке, стали думающими летчиками, тщательно взвешивающими каждый шаг в программе испытаний и программу в целом. Именно это помогло, к примеру, тому же Горюнову за сорок лет летной работы избежать катастроф, гибели людей и потерь ценной техники. Конечно, не обошлось без удачи, везения, но главное — не в них, а в цельном, твердом характере профессионала.

Не всегда вдумчивость летчика, его отказ от запланированных полетов из-за метеорологических или иных условий встречали понимание ведущих инженеров и руководства, по обыкновению гнавших, как виделось летчику, программу испытаний. Бывало, что его все же заставляли выполнять полеты в сомнительных условиях. Нечто подобное случилось как-то при исследованиях обледенения на Ту-144. Дважды Горюнов отказывался лететь особенно настойчиво. Один раз это случилось, когда он предвидел грозу к моменту посадки — с почти полной выработкой топлива. Жесточайшая, она действительно разразилась над аэродромом. Второй раз он категорически отказывался лететь сразу после предпоследнего полета по программе исследований в условиях обледенения: ему было очевидно, что условия полета чрезмерно опасны. Однако инженеры пустили в ход последний и очевидный довод: «Такого обледенения больше не поймает! Остался заключительный полет по программе!» Горюнов сдался и полетел. Итог был плачевный. Обледенение, которого так искали, оказалось действительно чрезвычайно интенсивным. Хотя Горюнов начал заблаговременный выход из опасной зоны, тем не менее при заходе на посадку на передней стойке шасси, крыле и воздухозаборниках вырос лед, толщина которого, как показывали последующие измерения, достигала 80 миллиметров! В заборники двигателей полетели «кирпичи» льда. Мало того, что оказались сильно побитыми заборники, двигатели были повреждены настолько, что два из них пришлось заменить!

«Опять ты оказался прав», — вот все, что сказал тогда Туполев Горюнову.

Эта правота во многом была причиной того, что Горюнова к званию Героя Советского Союза представляли... трижды. Он получил это звание позже, уже будучи семь лет на пенсии...

Нюхтиков не удивлялся тому, что Горюнову доверяли выполнять самые сложные и ответственные задания: «Режим, на котором погиб экипаж Ту-144 в Ле Бурже, — подчеркивал Михаил Александрович, — предложили проверить некоторое время спустя Горюнову — летчику-испытателю, смелому и вдумчивому. Горюнов категорически не соглашался начинать выполнение сложной фигуры на малой высоте, как предлагалось в задании...» Возможно, он помнил старое наставление Михаила Александровича молодым летчикам: «Если вам дают какое-либо “смерто-



*А. А. Ведерникова и И. К. Ведерников на прощании с Е. А. Горюновым*

убийственное” задание, требуйте предохранительных мер!» «И Горюнов оказался прав, — продолжал Нюхтиков. — Запас высоты в этой работе был крайне необходим. А ведь это был сильнейший летчик. Он сделал несколько горок на “144-й”, нашел оптимальный способ их выполнения, и это помогло понять, что же произошло со “144-й” в Ле Бурже». О Горюнове с редкой теплотой говорил другой корифей — Алексей Петрович Якимов, дававший столь высокую оценку немногим: «Женя Горюнов — тихий, скромный человек! Отличный летчик, летал он очень хорошо...»

Вспоминается такой эпизод. Перед Горюновым поставили задачу перевезти в Хабаровск топливо для Ту-144Д, чтобы продемонстрировать возможность его обратного перелета в Москву без промежуточной посадки. Топливо (Т-6) было особым, в Хабаровске его не было, и решили доставить его туда с помощью... бомбардировщика Ту-142. Топливо возили в его баках из Белой, и сложность была в посадке в Хабаровске со сверхмаксимальным весом. Стояла плохая зимняя сибирская погода: гололед, пурга... Садись на предельном угле атаки, вблизи срывного. За пять суток выполнили семь тяжелейших полетов. И в этих полетах на левом кресле Горюнов доверил летать молодому летчику-испытателю ОКБ В. Д. Баскакову, сам же при этом в качестве инструктора оставался на правом кресле... Баскаков, вспоминая об этом на прощании с Е. А. Горюновым, видел в этом не только доверие, но и прежде всего исключительную смелость Евгения Александровича.

Умирал летчик тяжело. Многие, и в их числе сам Евгений Александрович, полагали, что причиной его тяжелой болезни были испытания летающей атомной лаборатории Ту-95ЛАЛ. (Вспоминая об этой опасной и важной работе, И. К. Ведерников на том же прощании сказал, что Горюнов принадлежал к тому поколению, которое жило по принципу: «Надо — сделаем!»)

Евгений Александрович знал о своей тяжелой болезни и даже писал некий собственный некролог, но никогда не терял надежду... После того как ушли из жизни многие участники той малоизвестной работы с атомным реактором на борту, он стал особенно энергично бороться за свое здоровье, избавился от вредных привычек, регулярно играл в теннис, бадминтон, был подвижен и подтянут вплоть до последних своих дней... «Он очень любил жизнь и дорожил каждой минутой на этом свете», — говорил об отце его сын Геннадий Горюнов. Мало кто знает, что человек очень романтичный, мягкий, улыбчивый, Евгений Алексеевич всю жизнь писал стихи, хорошо играл на гитаре, хорошо пел, сочинял романсы —



*Учебно-боевой самолет Ту-134 УБЛ*

для себя, для самого узкого круга. Узнав об этом на похоронах Горюнова, Алексей Степанович Мелешко, близкий его товарищ, удивлялся: «Никогда не слышал...» «Отец все делал для души, — говорил сын. — И работу, и все, за что брался в повседневной жизни.

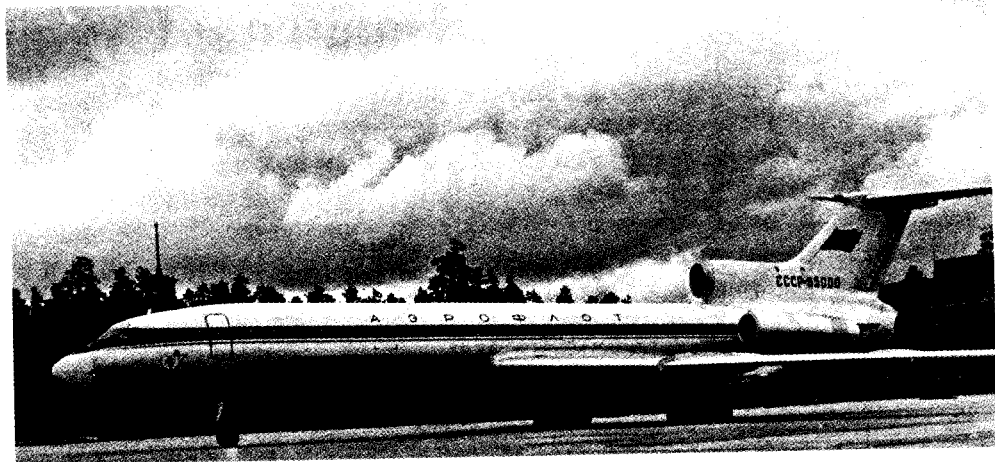
Он жил комфортно, и он был счастливым, гармоничным человеком, гордившимся своей профессией, умевшим решать и производственные, и житейские проблемы. Даже отдыхая, он работал, готовился к очередному полетному заданию, держал под рукой разговорник и совершенствовал свой английский...» Евгений Александрович занимался не только собой. Его заботила не только его собственная семья — он считал себя обязанным помогать большой родне. Многие молодые летчики и штурманы вспоминают добрую улыбку и поддержку одного из руководителей Методического совета базы и старшего товарища. Горюнов не только увлекался спортом сам, но упорно тащил в него своих товарищей... Он был примером уважительного, ровного общения с людьми. Несомненно, по количеству и качеству выполненных им работ, сложных, ответственных, опасных, он был человеком государственного масштаба.

# Ту-22М, Ту-154. Борисов, Сухов

**М**ы быстро и невосполнимо теряем людей колоссального опыта и мастерства. «Какая грусть!.. Была — и нет!» Так кто-то из великих написал о потери матери... Боюсь, что скоро тем из нас, кто связал свою жизнь с небом, кто давно уже видит тучи на отечественном небосклоне и пытается их разогнать, придется все же повторить эти слова, думая о совсем другом — о судьбе российской авиации. Авиация — явление многослойное. Вообще авиация (и не только наша) — это порождение духа поиска, познания и постижения. Но, как это часто бывало в истории с другими изобретениями человека, самый мощный импульс к фантастически стремительному развитию авиации в течение столь короткого отрезка времени дало ее использование в качестве вооружения. Больше, чем в других странах, наша авиация прежде всего — военная авиация. И если еще несколько десятилетий тому назад с нашей страной не могли не считаться как со страной, полностью обеспечивающей по крайней мере свою собственную потребность в гражданской авиационной технике, то это достигалось в первую очередь тем вниманием, какое политическое руководство страны уделяло ее военному противостоянию с остальным миром. Многие наши гражданские самолеты создавались на базе военных либо были самолетами двойного назначения. Это не могло не сказаться на их экономических и экологических характеристиках, но в отсутствие конкуренции более важными оказывались политические лозунги. Самолет Ту-154 создавался как чисто гражданский самолет, притом способный выйти на достаточно широкий международный рынок. Парадокс, если не беда, того времени состоял в том, что денег на оборону нашей относительно небогатой и неустроенной страны как следует не считали и не жалели. Возраставшая со временем переразмеренность «оборонки», даже если она «подогревалась» извне, — это наша внутренняя промашка, и никого, кроме нас самих, в этом винить неконструктивно... Сейчас ситуация сильно поменялась, теперь мы больше, чем когда-либо, нуждаемся в долгосрочном, стратегическом определении приоритетов своего развития.

Сейчас, когда пульс «военного стимула» воссоздания отечественной авиации не прощупывается, а усилия конкурентов сделать недееспособным наш авиационный научно-производственный комплекс становятся все более очевидными и для слепых, повторение в ближайшем буду-





*Пассажирский самолет средней дальности Ту-154;  
летчик-испытатель Ю. В. Сухов (3 октября 1968 г.)*

шем истории создания самолета Ту-154 абсолютно невозможно. Было выпущено 42 самолета Ту-154, 78 самолетов Ту-154А, 486 самолетов Ту-154Б. Из более 300 построенных самолетов Ту-154М около 100 проданы за рубеж.

ОКБ Туполева совместно с ЦАГИ и с двигателями приложило немало усилий, чтобы увеличить скорость машины с 800 км/ч у исходного самолета Ту-154 до 930 км/ч у самолета Ту-154М. На 12 т — до 102 т — возросла масса самолета, существенно возросла дальность полета — с 2500 до 4050 км. Достигнуто это за счет повышения аэродинамического качества, а также использования на самолете Ту-154М более мощных и экономичных двигателей Д-30КУ-154 по сравнению с двигателями НК-8-2 самолета Ту-154. Большой объем работ ОКБ и ЦАГИ выполнили в обеспечение надежности и высокого ресурса самолета.

Первую опытную машину Ту-154 впервые поднял в воздух с аэродрома в Жуковском экипаж в составе: Ю. В. Сухов, Н. Н. Харитонов, бортинженер Б. И. Евдокимов, ведущие инженеры Ю. Г. Ефимов, Л. А. Юмашев, бортэлектрик Ю. Н. Кузьменко. Произошло это 3 октября 1968 года. Ту-154, конечно же, совершенно не случайно доверили поднять Ю. В. Сухову. «Случайность» могла привидеться кому-то из его коллег, которые также были вправе рассчитывать на такое доверие. Но за такими решениями обычно — самый тщательный отбор, коллективный анализ высшего руководства всех доводов за и против. Первый подъем опытной машины — это не только большая ответственность. Это и исключительная честь, которой удостоены очень немногие.

Ведерников, активно поддерживавший этот выбор, знал Ю. В. Сухова по ГК НИИ ВВС, где Сухов особенно много сделал, работая с машиной Ту-22 в качестве ведущего от военных. Сухов участвовал в войне, и

это был летчик высокого класса, с большим числом освоенных и испытанных типов самолетов, с основательным подходом к летным испытаниям. Единственным летчиком, кого наряду с Суховым рассматривали в качестве кандидата в командиры первого экипажа Ту-154, был Н. И. Горьайнов. Предпочтение отдали Сухову и не ошиблись. На «154-й» машине ему хватило много дел вплоть до его списания с летной работы.

— Что Вы думаете о туполевских пассажирских машинах? — спросил я академика Г. С. Бюшгенса. — Ту-134, очевидно, была неудачной. Но Ту-154 в конечном итоге стала хорошей машиной?..

— Нет!

— Были проблемы с прочностью, но по аэродинамике-то машина была весьма удачной...

— Она была плохо сделана, — настаивал Георгий Сергеевич. — На «154-й» конструктивно плохо была сделана механизация (и на предкрылках, и на закрылках было мало опор, и негативно сказывалась их деформация). Механизация была менее эффективна, чем возможно. Это был главный недостаток. Кое-что по нашим требованиям туполевцы исправили. Но вообще расположение двигателей сзади чревато неприятностями. Помню катастрофу Ту-154 под Ташкентом. Когда при выходе перегруженного самолета на большие углы атаки на большой высоте наступил помпаж двигателей и машина свалилась... Это особенность заднего расположения двигателей...

— Говорят, у нас эта схема с двигателями на хвосте пошла от Н. С. Хрущева. Где-то увидел и порекомендовал нашим...

— Действительно, так было, он летал на «Каравелле», и ему понравилось, что уровень шума в салоне столь низок, что можно спокойно разговаривать... Туполев сделал сначала Ту-124 (с обычным расположением двигателей), а потом начал ее развивать и получил «134-ю» — с двигателями в хвостовой части машины...

Как видим, академик весьма сдержан в оценке Ту-154. А. Н. Туполев, сравнивая перспективы двух одновременно разрабатывавшихся опытных самолетов: гремевшего уже Ту-144 и скромного Ту-154, предвидел, что «154-я» станет основной рабочей лошадкой «Аэрофлота». Так оно и случилось. У машины были неплохие экспортные возможности. Но они были реализованы лишь частично: и по нашей собственной вине, и с «помощью» наших конкурентов. Их у нас везде всегда хватало как только мы становились угрозой на авиационном рынке: будь то вертолеты, боевые самолеты или пассажирские... Так происходит сейчас с Ту-204, так было и с Ту-154. Об этом рассказывали туполевские инженеры и летчики...



Ю. В. Сухов

Отец того самого Камалы из Египта, с которым мы имеем дело сейчас по Ту-204, купил в свое время несколько самолетов Ту-154. Они стали успешно летать. Однажды при подготовке к тренировочному полету машину неправильно заправили. Получилась очень задняя центровка. В полете не хватило хода колонки штурвала — буквально 4° отклонения рулей, — чтобы вывести машину из сваливания. Она вошла в плоский штопор и упала в пустыне. Экипаж погиб. Потом специалисты ОКБ Туполева изменили диапазон отклонения рулей, и проблему сняли. Но тогда Г. Насера в качестве президента Египта сменил уже А. Садат, и он стал ориентироваться на США. Для него эта катастрофа стала своеобразным «подарком». Он пригласил американских специалистов. Выдал им всю документацию по Ту-154. Они изучили ее, облазили всю машину. А потом написали на нескольких листах свои замечания. Они указали на ряд «особенностей»: один расходный бак на три двигателя, один «земляной» болт — крепления трех проводов заземления генераторов, отсутствие дублирования механической проводки управления рулями, установка в нише шасси гидроагрегата, в случае повреждения которого можно потерять три гидросистемы... После этого в Египет пригласили главного конструктора самолета С. М. Егера. Ему дали на подпись соответствующий технический акт, подготовленный «арабами», который следовало учитывать при эксплуатации. Егер подписал этот акт.

М. В. Ульянов рассказывал об этой печальной истории так: «Египту мы продали 6 самолетов. Внуковский экипаж во главе с Володией Большаковым был туда направлен в качестве инструкторского для выпуска летчиков. Они вывозили египетского летчика. Взлетели, и он забыл переложить стабилизатор. Когда убрал закрылки, машина начала кабрировать, попала в подхват, в штопор, и они все погибли...

Когда Туполев был уже дряхлым, он сделал перестановку. Маркова поставил на “45-ю” машину, а Егера — на “154-ю”, освободив его от руководства бригадой общих видов... Но Егер не был таким строителем самолетов, как Марков. Марков знал это дело, доводку знал, проходил взаимоотношения с фирмами... Волей-неволей главные конструкторы конфликтовали между собой, потому что производство — одно, все службы — едины. И в условиях, когда все брошено на “144-ю”, надо было пробивать какие-то приоритеты. А у Маркова с Егером был тандем, мощный узел, который не устраивал Андрея Николаевича. И потом, когда упала машина в Каире, туда поехал Егер. Но, поскольку он не был специалистом по таким делам, он подписал акт с признанием дефектов самолета. Марков смог бы найти ошибку летчика... К тому же приптели другие недостатки машины — там явно американцы работали. Кончилось это тем, что эти пять самолетов нам вернули...

Люди Садата перед тем направили послание Л. И. Брежневу с резкой критикой самолета. В доказательство недостаточной безопасности самолета они ссылались на подпись Егера. Брежнев потребовал от министра Дементьева: разобраться и доложить! Дементьев вызвал Егера.

Егер потом кому-то рассказывал, что министр в выражениях не стеснялся: «Ты — седой, у тебя яйца — седые! Ты что? Совсем?.. Разве можно подписывать такие документы? Сказал бы: рассмотрим, разберемся... Разве можно подписывать такой документ! В такой политической игре!»

В. М. Разумихин говорил: «Эту историю потом использовал Алексей Андреевич Туполев. Она явилась одной из причин, по которой он выгнал Егера в МАИ. Алексей Андреевич в этом плане был весьма нечистоплотным. Егер действительно был достойным преемником Андрея Николаевича. Все наше КБ, кроме отдела К, который возглавлял Алексей, было этого мнения. КБ разделилось! “Дед” понимал это, поэтому он стал ломать одного за другим свое ближайшее окружение... Ведь отдел К, который возглавлял Алексей, делал сначала “144-ю” машину. “Дед” поручил это Алексею, и отдел К стал формировать систему управления, гидравлику и пр. Потом “дед” понял, что делать этого ни в коем случае нельзя, потому что такие системы, как двигатели, система управления, электрика и пр., нужно поручить обязательно опытным людям — Роднянскому, Керберу, Минкнеру... Те насмерть не хотели заниматься этим делом, но “дед” их “нагнул”. Кончилось тем, что Кербер ушел. Он первым стал возражать. Был момент, когда он договорился со всеми — выступить всем против Алексея при назначении его главным. Кербер встал и сказал: “Андрей Николаевич, я и мои товарищи считаем, что Алексей недостойн быть...” “Кто еще так считает?” — грозно оборвал его Андрей Николаевич. Все промолчали.

Когда это произошло, Андрей Николаевич понял, что надо Маркова и Егера “скрутить”. Вообще-то главным конструктором “154-й” был Марков, но Андрей Николаевич, лишив его Ту-154, перевел его на должность главного конструктора “45-й”. Когда он назначил главным конструктором “154-й” Егера, все рты разинули! Ну не тот человек! Ну не годится он как главный конструктор! Прекрасный начальник отдела общих видов! Прекрасный — в перспективе — генеральный конструктор! Идеи из него так и брызгали! Пошли уже слухи, и газеты иностранные стали сообщать, что Егер — будущий преемник Туполева. Но у Андрея Николаевича цель была одна — сын! И вот Туполев сделал такую пакость: он предвидел, что Егер где-нибудь наколется, не зная ни испытаний, ни эксплуатации, — никогда же этим не занимался! Он был не по этой части! На этом деле и погорел Сергей Михайлович.

Егер хлопнул дверью. По слухам, он пытался отравиться даже. Его вытаскивали три дня в больнице. Егер подал заявление, и два года “дед” его не увольнял. Наконец сдался и подписал заявление об увольнении. Вот с этого все и началось...»

Немало сделал по этому важнейшему самолету и В. П. Борисов. Он, несомненно, был одним из выдающихся современных летчиков-испытателей старшего поколения, принявшим эстафету у Нюхтикова, Якова, Сухомлина и передавшим ее новому поколению, за успехами и упу-

щениями которого внимательно, заинтересованно до последних своих дней следил тот же Нюхтиков.

Эту книгу я писал, когда живы были и Нюхтиков, и Борисов. С обоими, с их семьями меня связывала открытая, сердечная дружба. Оба читали черновики рукописи, обсуждали ее и открывали мне глаза на многое. С болью пришлось править рукопись, чтобы говорить о них (и о многих других открывшихся мне туполевцах, ушедших за это время: Якимове, Талалакине, Бессонове, Севаньякаеве, Лещинском...) не в настоящем, а прошедшем времени...

«Вася Борисов — горячий, настырный человек! — говорил Якимов. — Летчик грамотный, с инженерной жилкой. Он брался за очень серьезные испытания, понимая, что к чему, не безрассудно, а вдумчиво, осознанно. Летал отлично».

Василий Петрович Борисов стоял в ряду таких выдающихся летчиков последнего времени, как Федотов, Гудков, Ильюшин. Он, несомненно, знал себе цену. Он многое повидал и многое испытал, но говорил об этом без всякого энтузиазма. Дело не только в том, что он видел, что «сейчас это никому не нужно», как никому не нужна российская авиация. Дело еще в том, что он, человек старой закваски, не хотел «иметь осложнений». Он вспоминал: «Один журналист из “Красной звезды” написал как-то статью обо мне и упомянул слово “заправка”. Меня вызывают наши работники соответствующей службы: “Знаете ли Вы, что мы можем «зарубить» Ваш пропуск и Вы не будете заниматься этой работой? А нам не хочется Вас терять”. Я ответил: “Все понял”. С тех пор я стал особенно несловоохотливым. Хотя понимаю, что сейчас обстановка — другая...»



*В. П. Борисов в кабине самолета*

Однажды один давний сослуживец Борисова (он был начальником штаба эскадрильи, а Борисов — инструктором, в 50-е годы они жили даже в одном бараке) захотел написать книгу о нем. Откликаясь на его просьбу, Василий Петрович самолично подготовил и послал ему в Свердловск тщательно отредактированный, проверенный кем следовало и разрешенный к публикации материал — как основу для дальнейшей работы. Но «писатель» внес в этот материал столько отсебятины, что это изменило его неузнаваемо. Даже благожелательный обычно сын — тоже летчик-испытатель, Игорь Борисов, сказал тогда отцу в сердцах: «Испортил он тебе статью...» С тех пор Василий Петрович, естественно, был насторожен по отношению к тем, кто время от времени его «пытал»...

Слушая наши с ним разговоры, милая супруга Василия Петровича Лидия Ивановна поражалась тому, что ее муж «так разговорился». Он и сам удивлялся тому же. Но мне было очевидно, что этот действительно выдающийся летчик, опасаясь моих искажений или, возможно, чьих-то упреков, не рассказал и малой доли того, что знал, о том, что понимал и умел. Я не торопил события, не лез в душу Василия Петровича, но не переставал делиться с ним своими заботами:

— Сейчас надо бояться того, что мы уйдем, не успев передать следующим за нами и опыт, накопленный в НИИ, в ОКБ, на заводах, и знание многих ошибок, о которых кому-то хочется забыть. Россия и ее авиация воспрянут. Без авиации Россия немыслима...

— Конечно...

— И надо передать молодым наш опыт...

— Но читать-то никто сейчас не будет. Ошибки-то делают одни и те же, одни и те же, — усомнился летчик.

— В том-то и дело. Если знаешь, как их не допустить, и не сказать об этом еще и еще раз — это значит не помочь тем, кто придет после тебя.

— С Вами согласны старики: Нюхтиков, Якимов, я согласен, — продолжал Борисов, — а вот молодежь ничего не интересует. Молодые ни о чем не спрашивают. Что-нибудь рассказывать — ловят тебя на какой-нибудь неточности, чтобы окарикатурить. Я по своим сужу. Они не занимаются летными испытаниями. Мешки возят — деньги зарабатывают. Их даже на методсовет — чтобы послушали, о чем там говорят, чтобы потом сами не прокололись на чем-нибудь подобном — затянуть непростое. Не все, но большинство молодежи — таково. Хотя, слава богу, есть ребята многообещающие...

Именно на таких ребят, на редкие кристаллики, способные в конце концов вырасти в глыбы, рассчитаны наши усилия. Не все имеют рядом живой пример для достойного подражания. Для кого-то в глубинке книга, печатное слово, как это ни маловероятно, могут стать таким примером. Примером заботы об общем, а не только своем личном. Примером мужества и самоотверженности. Примером стремления к освоению новейших знаний и техники. Примером стремления к порядку, чистоте, красоте...

Сын Василия Петровича и Лидии Ивановны Борисовых Игорь пошел по отцовскому пути. Так же, как пошли многие молодые люди, родившиеся или воспитывавшиеся в городе авиационной науки и техники — Жуковском, ставшие вслед за родителями авиаторами, в ЦАГИ, ЛИИ, НИИАО. Он стал летчиком-испытателем... Трудно себе представить, какой это был удар для родителей, но судьба Игоря оказалась трагической. Работая в ЛИИ, он погиб при испытаниях на летающей лаборатории в акватории Азовского моря. Он сам был яркой личностью, и о нем короткий рассказ — впереди...

А теперь — отрывок из служебной характеристики заместителя начальника летной службы Жуковской летно-испытательной и доводочной базы, Героя Советского Союза, заслуженного летчика-испытателя СССР инженера Борисова Василия Петровича:

«В 1960 году после окончания с отличием Школы летчиков-испытателей МАП Борисов был направлен для работы в ЖЛИИДБ. За это время он показал себя грамотным высококвалифицированным летчиком-испытателем. Освоил 80 типов сверхзвуковых и дозвуковых самолетов. Летает днем и ночью, в сложных метеоусловиях. Техника пилотирования на всех типах самолетов — отличная. Борисов первым из отечественных летчиков освоил полеты по второй категории ИКАО днем и ночью. Ему неоднократно доверялась демонстрация отечественной техники на салонах во Франции и Японии, в странах Африки. Как один из наиболее подготовленных и грамотных летчиков Борисов неоднократно направлялся для оказания технической помощи в освоении отечественной авиационной техники авиакомпаниями братских стран. Ему поручались ответственные литерные рейсы с членами советского правительства и демонстрационные полеты для членов Политбюро и советского правительства. Как инженер летчик-испытатель МАП Борисов ведет большую методическую и летную работу по переучиванию летного состава на новой авиационной технике, контролю за уровнем летной и штурманской подготовки. Является образцом для летчиков-испытателей в выполнении своего служебного долга. Проводит в основном самые сложные и ответственные испытания. Как ведущий летчик-испытатель заказа 45 провел все самые сложные испытания, начиная с первого вылета, во всем диапазоне скоростей, высот и чисел М, испытания на прочность, устойчивость и управляемость на предельных режимах, отработку действий экипажей в аварийных ситуациях при полетах днем и ночью, на предельно малых и больших высотах. При его непосредственном участии и под его контролем проходило освоение заказа 45 летным составом Заказчика...»

В Школу летчиков-испытателей Василий Петрович Борисов попал не с первого раза. Пытался сделать это еще в 1954 году, работая в своем родном Омском летном училище, в котором учился с 1947 года и был оставлен инструктором после его окончания в 1950 году. Тогда в училище пришел запрос из Министерства авиационной промышленности: «Вы-

делить молодого, способного летчика...» По всем признакам и по общему мнению, Борисов был первым кандидатом. Он был лучшим инструктором, командиром звена с отличной летной подготовкой, но к тому времени уже пресытился инструкторской работой. Однако резко воспротивился замкомэска, заявивший начальству: «Если вы его сейчас отпустите, у вас весь полк разбежится...» В училище, будучи курсантом, Борисов летал на УТ-2, УТБ-2 (это туполевский учебно-тренировочный самолет на базе боевой машины Ту-2), Пе-2. Именно эта машина Пе-2 доставляла особенно много забот в обучении: на посадке она легко сваливалась на крыло, и надежное шасси нередко выручало в происшествиях, которых было немало в училище. Этот опыт оказался очень полезным будущему инструктору Борисову в обучении курсантов училища на самолетах Як-18, УТБ-2, а главное, на реактивных самолетах Ил-28. Естественно, хорошему инструктору не было цены.

В крови инструктора — аккуратная, мягкая посадка машины. Однажды это спасло жизнь молодому тогда летчику Василию Борисову и его экипажу. Он перегонял с серийного завода в Омске на свой аэродром реактивный самолет Ил-28. Полет проходил без замечаний, а мягкая посадка летчика и на этот раз была выше всяких похвал. На следующий день при разборе полетов специалист по системам катапультирования не без волнения доложил, что на том самом Ил-28 чека, которая удерживала ударную пружину, приводившую катапульту в действие, вышла из своего гнезда и держалась на каком-то жалком заусенце. Выполни летчик посадку чуть поглубже, произошло бы выстреливание кресла с пилотом при закрытом фонаре кабины. Исход не вызывал бы сомнений. И можно было понять тех, кто поздравил Борисова, родившегося в рубашке...

В 1959 году, когда в училище пришел второй запрос, летчик был уже неудержим. Ему обещали должность командира эскадрильи, чин подполковника и даже пост секретаря парткома полка! Жена Лидия Ивановна тоже не была в восторге: «Куда ты лезешь? Убьешься!» Но его не могла остановить и жена. Много сил потратил Борисов на то, чтобы поступить в Школу летчиков-испытателей уже после того, как его отпустили из училища: конкурс-то был 80 человек на место! Набрали всего человек 15. Когда отобранные счастливчики в 1959 году впервые попали на территорию аэродрома ЛИИ, то страшно удивлялись: каких только самолетов тут не было. И все — летали! Экзотические самолеты, взлетающие на сбрасываемой тележке и садившиеся на бетон на лыжу, самолеты с ракетными ускорителями, турболет, вертолеты... Много было разговоров в узком кругу о том, что в КБ Туполева сделан совсем уж необыкновенный тяжелый сверхзвуковой самолет, похожий не то на ракету, не то на космоплан. Вскоре новобранцы увидели и его. «Его формы, — вспоминал Василий Петрович, — говорили о мощи и скорости. Мне кажется, красивее его, Ту-22, и сейчас нет самолета. Я уже решил тогда для себя: вот куда надо стремиться — на фирму Туполева!..»



Надо заметить, самолет Ту-22 и его кардинально улучшенное продолжение Ту-22М стоят особняком в современной отечественной авиационной истории. Эти самолеты (при всех недостатках исходной машины «105») не только необыкновенно красивы, притом оригинальной и неповторенной красотой. Эти самолеты — наши. По замыслу, по масштабу поставленных и решенных задач, по исполнению. Ничего подобного не было и нет — ни на Западе, ни на Востоке — и это при нашей патологической (порой — вынужденной) тяге к копированию. Такого нельзя сказать безоговорочно даже о таких самостоятельных и превосходных самолетах, как МиГ-29 и Су-27. Характерно, что в то время как Россия продает Китаю сверхсовременные варианты самолета Су-27, она безоговорочно отказывается продавать ему Ту-22МЗ, хотя Китай прямо выражает свою заинтересованность в замене своего самолета В-6, являющегося лицензионным вариантом нашего Ту-16, именно на этот самолет. В этом качестве (дальнего фронтового бомбардировщика) в Китае, располагающем сегодня самыми многочисленными в мире, но не самыми качественными ВВС, предполагается использовать теперь двухместный многофункциональный самолет Су-30 МКИ...

О самолетах линии Ту-22 — Ту-22М мы уже немного говорили. Продолжим — в связи с испытательской жизнью многих летчиков и особой важностью этих самолетов. Роль самолетов Ту-22 в составе ударных сил Дальней авиации и авиации ВМФ была сравнима с ролью самолетов Ту-16. Впрочем, самолетов Ту-16 было выпущено в пять раз больше, к тому же они были весьма доведены и совершенны.

Когда, естественно, встал вопрос о кардинальном улучшении характеристик самолета Ту-22, в ЦАГИ и ОКБ пришли к выводу, что наиболее перспективный путь решения этой задачи связан с использованием крыла изменяемой в полете геометрии. К тому времени в мире был уже накоплен значительный опыт в реализации этой концепции. Как и стреловидное крыло, эта концепция родилась в Германии, но эффективное решение нашла прежде всего в США, в Западной Европе, а также у нас в стране — на относительно легких машинах.

По поводу линии машин Ту-22 — Ту-22М я расспрашивал академика Г. С. Бюшгенса:

— Кажется, удивительной была машина Ту-22. Ничего подобного не было в мире...

— Исходная «22-я» была не очень удачной...

— Там была несовершенной система управления...

— Нет. Там на сверхзвуке образовывался срыв с фюзеляжа, начиная с числа  $M=1,4$  —  $1,5$ . Даже в крейсерском полете...

— То есть на умеренных углах атаки.

— Да. И этот срыв попадал в gondолы двигателей, располагавшихся сзади, на оперении, что вызывало помпаж. Поэтому самолет на большие Махи не мог выходить. Это был его главный недостаток. Я помню, что наш ученый Ю. Г. Лимонад с этим делом сражался много времени (про-

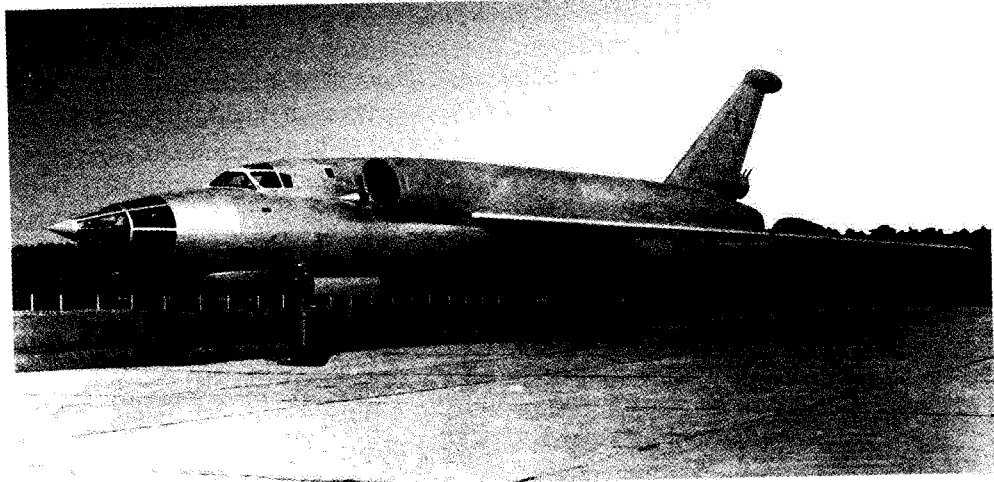
бовал всякого рода турбулизаторы, стекатели), но так ничего сделать и не смог. Так что у нее были ограниченные возможности, но по идее машина была хорошей... — заключил академик.

— А на Ту-128 сразу сделали длинные заборники, и этой проблемы уже не было?

— Да, на Ту-98...

— Но на Ту-22 была масса проблем с системой управления? Отсутствовали быстродействующие приводы, демпферы... Хоть Алашеев погиб из-за флаттера, но и на его машине были проблемы как раз с системой управления... Много других катастроф было связано с системой управления, реверсом элеронов...

— Я вообще ни одной катастрофы на этой машине подобного рода не знаю... — отозвался Георгий Сергеевич.



*Сверхзвуковой бомбардировщик Ту-98; летчик-испытатель В. Ф. Ковалев (7 сентября 1956 г.)*

— Ну как же? — не согласился я. — Раскачка на Ту-22 бывала многократно. И в Жуковском, и во Владимирове, и в частях...

— Мне это неизвестно.

У Георгия Сергеевича всегда была и есть прекрасная память. И он обычно все знал! Если ему, главному аэродинамику ЦАГИ, не были известны многочисленные потери Ту-22, значит их от него скрывали. Так же ОКБ, к сожалению, поступало нередко и с прочнистами ЦАГИ, не желая, по-видимому, выносить сор из избы. Ведь ЦАГИ давал заключения на расширение разрешенных скоростей полета самолета, и его излишняя информированность могла мешать проталкиванию машины... Это всего лишь предположение, но достаточно привести краткий перечень катастроф самолета Ту-22, чтобы понять, что основания для такого суждения есть:

1959 год — катастрофа экипажа Алашеева в Жуковском (флаттер руля высоты);

1963 год — катастрофа в строевой части в Зябровке (раскачка);

1963 год — катастрофа экипажа Половникова в Жуковском (раскачка);

1966 год — катастрофа экипажа Черно-Иванова в Ахтубинске (раскачка);

1966 год — три катастрофы (ошибка экипажа в действиях при прерванном взлете в Нежине; отказ техники и пожар в Ахтубинске; отказ управления и заклинение стабилизатора в Зябровке);

1967 год — катастрофа в Барановичах (раскачка);

1968 год — катастрофа экипажа Чувенкова в сдаточном полете в Казани (флаттер руля направления);

1969 год — пять катастроф:

в Нежине — кресло командира провалилось вниз на разбеге самолета;

в Озерной — после столкновения двух самолетов в полете строем поврежденный самолет благополучно сел, а штурман и оператор неповрежденного самолета погибли при катапультировании;

в Полтаве — отказ в шасси, ошибка экипажа;

в Кубинке — ошибка экипажа, выход на разрушающую перегрузку;

в Калининграде — отказ тормозов, ошибка экипажа при выполнении прерванного взлета;

в 1970-х годах — еще 21 катастрофа самолетов Ту-22, причинами которых были: реверс элеронов (трижды), «маховая тряска» руля направления из-за недостаточной эффективности демпфера сухого трения, пожар двигателя из-за обрыва лопатки, взрыв в бомболюке, раскачка, сваливание из-за отказа гидромотора, колебания по тангажу, другие отказы техники, а также ошибки экипажа...

Кроме того, за все эти годы самолеты Ту-22 примерно 15 раз попадали в серьезные аварии.

В том нашем разговоре с академиком я не имел под рукой эти данные, полученные от В. М. Разумихина, поэтому, естественно, не мог показать их Г. С. Бюшгенсу. Но, как говорил Твардовский, «правда — правдой, ложью — ложь»: какой бы многострадальной ни была машина Ту-22, сколько б она ни унесла жизней лучших из лучших, жертвы эти не были напрасными. Это была школа, без которой не были бы столь успешны Ту-22М, Ту-144, Ту-160. Вот так же в войну. Сколько было потеряно дорогих жизней — не счесть. Сейчас модно честить бездарных и безжалостных высших командиров. Да, были у кого-то и стратегические ошибки, и жестокость к безликой массе пушечного мяса тоже была. Но был еще умнейший, прекрасно вооруженный и «воспитанный» противник. А мы по обыкновению многого не знали, не имели и не умели. Приходилось выкручиваться по ходу дела. А вот в этом нам равных, кажется, нет...

Впрочем, вернемся к разговору с академиком Г. С. Бюшгенсом. Я спросил его:

— Но замечательно преобразование Ту-22 в Ту-22М. Это машина, которая потом очень многое определила, и, кажется, инициатива ее создания исходила также и от ЦАГИ?

— Да. Но эта машина продвигалась со скандалом. С. М. Егер оставил двигатели на месте. Я говорил Андрею Николаевичу, что так делать нельзя. Бессмысленно терять сверхзвук. И мы настаивали на том, чтобы сделать боковые заборники. Он тоже не хотел этого делать... Я уж не помню, кто там в это время был, но...

— Дмитрий Сергеевич Марков этой машиной занимался...

— Нет, ну, главный там был Егер — я говорю о стадии компоновки. Тогда я доложил о нашем противоречии министру Петру Васильевичу Дементьеву. И сам Андрей Николаевич тоже стал жаловаться министру, что не получается что-то с машиной. Дементьев собрал нас — Туполева, Егера и меня. Я доказывал, что делать так нельзя: если мы хотим получить большие Махи, то надо гондолы оттуда убирать! Дементьев, очень вежливо, укоряя Андрея Николаевича, призывал прислушаться к разумному мнению ЦАГИ. В конце концов в результате разговора Андрей Николаевич согласился. Они перекомпоновали машину, перешли на боковые заборники и подали двигатели вперед. У этой схемы есть, конечно, свой недостаток — очень длинный канал! Это, возможно, не самое лучшее решение, однако ничего другого быстро сделать было нельзя.

— Но эти машины постоянно и существенно совершенствовались: Ту-22М1, Ту-22М2, Ту-22М3...

— Это в основном за счет наращивания тяги и кое-каких усовершенствований. По-моему, в этот момент Д. Ф. Устинов спустил распоряжение: значительно увеличить дальность машины! Начали доливать топливо...

— Дозаправку ввели...

— Да. Мудрили-мудрили, но такой вариант, по-моему, не пошел. Основные модификации, по-моему, были связаны с двигателями...

К тому, что сказал Георгий Сергеевич, есть что добавить. Первый опытный самолет с крылом изменяемой геометрии Ту-22М0 с опытными двигателями НК-144-22 поднял в небо экипаж В. П. Борисова, Б. И. Веремея, штурмана Л. С. Сикачева и бортоператора К. А. Шербакова. Случилось это в августе 1969 года. Машина эта постоянно совершенствовалась. Не только в Ту-22М0 было мало общего с Ту-22. Заметно отличались также Ту-22М1, Ту-22М2 и особенно Ту-22М3. Большую работу на Ту-22М проводил экипаж Б. И. Веремея. Он испытывал Ту-22М0, он же — Ту-22М1. На самолете Ту-22М1, оснащенном усовершенствованным двигателем НК-144-22, максимальная скорость была увеличена до 1660 км/ч и максимальная дальность до 5000 км. Этого было недостаточно, и в серии стали строить самолет Ту-22М2 с двига-

телем НК-22. Скорость его была доведена до 1850 км/ч, а дальность — до 5100 км. Стало ясно, что возможности совершенствования ряда двигателей, стоявших на машинах Ту-22М0 — Ту-22М1 — Ту-22М2, были исчерпаны. Масса пустого самолета несмотря на усилия ОКБ снижалась незначительно: у Ту-22М0 она составляла 67,7 т, а у Ту-22М2 — 66,5 т. ОКБ Н. Д. Кузнецова к началу 1970-х годов создало более экономный и мощный двигатель НК-25. Тяга его по сравнению с НК-22 возросла на 5 т и составила 25 т, а удельный расход снизился с 0,885 до 0,76 кг/кгс ч. На Ту-22М3 помимо того было выполнено много усовершенствований в аэродинамике и системах самолета. Это привело к кардинальному улучшению характеристик самолета: максимальная скорость возросла до 2300 км/ч, а радиус действия — до 2200 км. Всего было построено (на Казанском авиационно-производственном объединении) 268 машин.

История создания линии самолетов Ту-22 — Ту-22М0 — Ту-22М3 — Ту-160 — поистине захватывающая. Эта история наполнена подлинным героизмом, притом героизмом, который потребовался не только в воздухе, но и на земле, в тиши кабинетов конструкторов и ученых. Машина Ту-22 была прежде всего машиной смелой и уж потом — успешной. Ту-22М0, конечно, не был идеальным самолетом. Но в тех условиях, в которые был поставлен Андрей Николаевич, он, по мнению своих сподвижников, поступал единственно правильно... Ему сказали: «Через год сделаешь?» Он ответил: «Сделаю!» Получилось, что сделал через три, получилось не то... Но если бы он не ответил так, как ответил, не было бы Ту-22М3. А это машина!



*Сверхзвуковой бомбардировщик-ракетоносец Ту-22М0;  
летчик-испытатель В. П. Борисов (30 августа 1969 г.)*

«Почему машина Ту-22М0, — говорили мне специалисты ОКБ Туполева во главе с В. И. Близнюком, — оказалась перетяжеленной? Причем на 20 тонн более тяжелой, чем даже американцы пишут в своих изданиях. Произошло это потому, что силовая схема была взята с Ту-22. Длинный заборник, который идет с носа, до хвоста не работает на прочность. А что было делать? Переделывать силовую схему, центроплан? Андрей Николаевич, начиная работу по созданию Ту-22М0 на базе Ту-22, твердо сказал: «Центроплан не трогать!» Тронешь — это 5 лет работы! К тому же двигателисты и специалисты ЦАГИ давили и душили: «Надо устранить неравномерность на входе в двигатель! При коротких заборниках двигатель работать не будет!» Мы вынуждены были делать такие длинные заборники, каких не было нигде в мире. (Нечто подобное мы попробовали лишь на “28-й”, а впервые короткие заборники сделали на Ту-160.) Словом, Андрей Николаевич оказался в ситуации: либо время, либо самолет... Потом появилась информация, что на В-1 были заимствования от Ту-22М. Ясно, что Андрей Николаевич всегда шел только по надежному пути...»

Мало чей вклад в создание, испытания и доводку самолетов Ту-22 и Ту-22М был столь значителен, как вклад Борисова. Но сколь же трудным и долгим был его путь к успеху. «Многому научился и многое понял я в сложной работе испытателя, — говорил Борисов, — в ответственности, которая ложится на экипаж, за труд и надежды многотысячного коллектива. Первый вывод: необходимо высшее образование, без которого невозможно эффективно, грамотно и безопасно проводить испытания современных машин. В те годы штурмовали звуковой барьер, и чем больше самолет, тем больше на нем было проблем. Испытания заметно усложнились, и резко возрос их объем». В этих словах Василия Петровича нет никакого преувеличения и нет принижения сложности создания других самолетов. Действительно, многие коренные проблемы проектирования резко осложняются при одновременном росте скоростного напора, числа М полета и, главное при этом, — размеров самолета. Это особенно касается обеспечения безопасности самолета от флаттера, всякого рода вибраций, потери устойчивости упругого самолета с работающей системой автоматического управления, снижения эффективности органов управления...



*В. П. Борисов*

В подтверждение своих суждений Василий Петрович говорил: «Первый советский реактивный самолет МиГ-9 сделал 46 полетов, налетал 20—25 часов (включая налет на параде и при облете), прежде чем был принят на вооружение в 1946 году. А пассажирский самолет Ту-154, прежде чем повезти пассажиров, налетал 4000 часов, и после этого заводские летные испытания еще были продолжены. При создании современного тяжелого самолета главный конструктор подписывает более 100 тысяч чертежей — конечно, может проскочить и не самое лучшее решение. Иной отказ наука считает крайне маловероятным, но он может проявиться и в 3—5-м полете. Причем категорически запрещенное инструкциями действие может оказаться единственным выходом из экстремальной ситуации. Необходимо инженерное образование в сочетании с опытом, что и формирует четкость, логичность мышления члена экипажа, а в конечном итоге — правильность и надежность его работы. Хотя есть еще интуиция, предчувствия, но важнее и надежнее — логика! Сейчас новые самолеты проектируют и строят годы! Требуется большой цикл продувок, моделирования, расчетов. Но необходима проверка принятых решений в воздухе! И наша работа сводится к тому, чтобы каждый день делать то, чего до тебя никто еще не делал, выполнять то, чего порой нельзя допускать в нормальной эксплуатации самолета. И, конечно, когда более трех десятков лет занимаешься испытаниями, то всякого рода экстремальных случаев набирается предостаточно...»

Мера опасности некоторых известных недостатков самолетов выявляется лишь в длительной эксплуатации. К примеру, особенность машины Ту-154 (и это недосмотр летчиков и инженеров) состоит в том, что, когда работает автопилот, ни штурвал, ни педали не двигаются. Это, очевидно, уменьшает информацию летчика о поведении самолета и о нормальной работе автопилота. Во время катастрофы в Приморье самолета Ту-154, взлетавшего с Сахалина, этот дефект проявил себя особенно. Как потом выяснилось, в полете не происходила выработка топлива из баков одного из крыльев. Автопилот на это реагировал, органы управления отклонял, а штурвал при этом не двигался, и летчик ничего о происходившем не знал...

...Борисов окончил Школу летчиков-испытателей в 1960 году. При чем был единственным в выпуске, кому министр авиационной промышленности объявил благодарность: все его оценки, в том числе текущие, были отличными! В выпуске были интересные, своеобразные летчики. Например, Г. Н. Волохов, работавший впоследствии в ОКБ Ильюшина и ставший Героем Советского Союза, был из инженеров, он кончал МГУ. А. Х. Пантюхин, впоследствии заслуженный летчик-испытатель СССР, был конструктором, он проектировал самолеты в Казани. Из инженеров был также В. А. Ткаченко. Армейским летчикам учиться в Школе было, конечно, сложнее, чем им. Но военные летчики имели несравненно больший летный опыт, в какой-то мере он компенсиро-

вал недостатки их общей, теоретической подготовки. Вольным художником, поэтически одаренной личностью и неплохим летчиком был в глазах Борисова Л. Д. Рыбиков, хотя во многом они с ним были разными. Еще со времени поступления мальчишкой в конце войны в спецшколу ВВС, когда с войны не вернулись отец с тремя своими братьями — уральцами, Василий Борисов предпочитал вольной жизни строгость, дисциплину, подтянутость. Неслучайно его избрали секретарем парторганизации Школы и старшиной своего курса. Борисов в какой-то мере был противоположностью многим слушателям Школы. Он говорил мне: «Я не курю и не пью. Всегда — чистая голова, и ни одного прогула по болезни. Нужна, необходима всякая разрядка после тяжелых полетов. Но в меру...»

Сразу после окончания Школы В. П. Борисов пришел на фирму Туполева. К этому времени Ю. Т. Алашеев уже погиб при испытаниях «105А». Борисов, еще учась в школе, был наслышан, конечно, об испытаниях новой интересной туполевской машины и вместе с другими слушателями был на траурном прощании с погибшими в стареньком клубе «Родина». Тогда завхоз, кажется, со всей серьезностью «обрадовал» летчиков: «Ну вот, ребята, последних отсюда, из клуба хороним, а вас потом будем хоронить уже из нового, отстроенного Дворца культуры...»

Ирония судьбы: когда не стало Михаила Александровича Нюхтикова, в последний путь провожали его, великого летчика, из убогого зала морга жуковской больницы. Не только Дворец культуры, но и даже тот самый клуб, впрочем не носивший уже столь гордого названия — «Родина», в условиях рынка оказались не по карману провожавшим... Когда несколько лет спустя, в 2001-м, бандиты убили безобидного, уставшего и одинокого, но столь же великого Василия Петровича Борисова — днем, в подъезде его дома, — и ему не нашлось места во Дворце культуры, открытом для продажи барахла «сэконд хэнд». Провожали его из клуба ЛИИ... Одна из вдов летчиков-испытателей сказала как-то: «Не могу уже заходить в этот клуб. Он весь пропах еловыми ветками прощаний с погибшими...»

После гибели Алашеева в испытаниях «105А» был большой перерыв. Потом случилась авария у Ковалева с отказом двигателя... Борисов не стал комментировать информацию, которую я получил от других специалистов о том, что Ковалев просмотрел падение давления масла и как следствие — заклинение двигателя. Борисов сказал-отрезал: «У него отказал мотор...» После этого снова наступил перерыв в испытаниях Ту-22. «Старики не особенно рвались на эту машину, — вспоминал Борисов. — Управлять ею было сложно. Без всякой автоматики, без демпферов. Серьезные проблемы были сопряжены с аэроупругостью...» Уже говорилось, что из-за большой стреловидности крыла в 55° существенно на аэродинамику самолета, в частности положение аэродинамического фокуса, влияли упругие деформации крыла. По той же причине очень острой была проблема реверса элеронов: на приборной скорости 700–750 км/ч



эффективность элеронов была очень мала, а на скорости 800 км/ч уже наступал реверс! При относительно тяжелом управлении по крену очень легким было управление в продольном канале. Самолет был многорежимным. При значительном перемещении фокуса крыла вперед из-за его упругих деформаций запас устойчивости самолета резко уменьшался — и было легко раскачать машину — отсутствовали демпферы. И практически все, кто вылетали на ней, раскачивали ее прямо на взлете. Лишь несколько летчиков избежали этого.

В испытаниях «взрывоопасной» машины Ту-22 помимо Ю. Т. Алашеева и В. Ф. Ковалева участвовали, как уже говорилось, многие летчики (А. Д. Калина, Н. Н. Харитонов, Е. А. Горюнов, Э. В. Елян и др.), у каждого были свои проблемы, но значительная часть трудных забот по этой важной машине легла на В. П. Борисова. Когда после них эта машина попала Борисову, Сухомлин предрекал: «Держите его. Он хватается за всякое г... Он убьется у вас...» Так же он «предсказывал» гибель чрезмерно активного, по его мнению, Еяна...

Началась доводка системы управления — это было главной заботой инженеров, конструкторов, ученых и ближайшей задачей Борисова. К тому времени было уже потеряно несколько опытных машин, испытания которых проводили Алашеев, Ковалев, Философов, Калина, Аксенов, Половников. Причинами этих потерь, как отмечалось, были флаттер, отказ двигателя, а также пожар на посадке, взрыв двигателей при гонке на стоянке, раскачка, упущения в системе выпуска шасси, недостатки системы управления... Естественно, что машин этих стали просто бояться, особенно в строевых частях.

— И все главным образом из-за недостатков системы управления, — подчеркивал Борисов. — Потом поставили два канала демпфера — стало лучше, но этого было мало. Поставили автомат устойчивости — третий канал демпфера, стало еще лучше, но все равно это не решало проблемы в полном объеме. Если энергично взять штурвал на себя, то за полсекунды практически неустойчивая машина могла выскочить на перегрузку 3 и даже 4 при ограничении не более 2,5. И это на машине весом 93 тонны! Невообразимо, как все это происходило, — рассказывал летчик.

— А ограничителя перегрузки не было?

— Да, вот этим-то я и занимался.

Борисов не раз возвращался к памятным эпизодам летных испытаний, связанных с особенностями автоматического управления современных самолетов, и в частности самолета Ту-22.

Первые самолеты Ту-22, рассказывал он, проектировались с бустерным управлением, но без демпфирующей автоматики в системе управления. Самолет должен был по требованиям заказчика летать на сверхзвуковой скорости на больших высотах и на скорости более 1000 км/ч у земли. Широкий диапазон скоростей от минимальной до максимальной мог быть достигнут только с крылом большой стреловидности.

Концы крыльев были закручены примерно на  $4^\circ$  носками вниз, чтобы самолет имел хорошие характеристики устойчивости при выходе на большие углы атаки. При разгоне самолета до максимальной скорости крыло из-за большого скоростного напора начинало закручиваться и уменьшались углы атаки в концевых сечениях. Уменьшалась продольная устойчивость самолета. И на определенной скорости самолет становился нейтральным по продольной устойчивости. Чтобы получить заявленные скорости, срочно пришлось дорабатывать управление. Двух каналов демпфера и автомата устойчивости оказалось недостаточно. В одном из полетов Василия Петровича следовало выполнить дачу стабилизатором на высоте 4500 м на приборной скорости 1050 км/ч при числе  $M=1,18$ , чтобы определить, хватит ли мощности бустера стабилизатора для нормального управления самолетом на такой скорости. При этом необходимо было отклонить стабилизатор от сбалансированного на  $-2,5^\circ$  до  $-5,0^\circ$  (то есть на  $2,5^\circ$ ) и вернуть обратно на  $-2,5^\circ$ , сделав это как можно быстрее, чтобы не выросла недопустимо вертикальная перегрузка. Борисов две недели спорил с главным аэродинамиком испытательной базы, доказывая ему, что нельзя на предельном скоростном напоре делать перекладку стабилизатора на те самые  $2,5^\circ$ . Но его «убедили».

Вес машины составлял 80 т. «Перекладка» штурвала была выполнена за 0,5 секунды, предварительно штурвал был отдан от себя до значения перегрузки, равной  $-0,2$ , и, несмотря на это, перегрузка за это время возросла до  $+3,5$ , самолет вышел на 80% разрушающей нагрузки и был сдеформирован. Записи самописцев четко показали: демпфирования по трем каналам недостаточно, чтобы защитить самолет от выхода на перегрузку. Был разработан автомат дополнительных усилий. При определенном ходе штурвала подключался дополнительный пружинный загрузочный механизм на 25–27 кг, и на штурвале летчик ощущал эти усилия.

Разработчики считали, что подключать этот загрузочный механизм на виражах и разворотах необязательно, так как расходы штурвала на виражах значительно больше, чем в прямолинейном полете. Борисов в этом сомневался и настоял на проверке своих сомнений в полете. На высоте 8000 м, на скорости 800 км/ч в соответствии с заданием летчик, энергично взяв штурвал на себя, ввел машину в вираж с креном  $60^\circ$  — началась сильная раскачка. Резко увеличилась перегрузка до  $+2,8$ . Для парирования перегрузки летчик тут же отдал штурвал от себя. Перегрузка мгновенно стала отрицательной:  $-1,7$ . Как только изменился знак угловой скорости, Борисов немедленно взял штурвал на себя — перегрузка выросла до  $+3,5$ . Упреждающие действия летчика на изменение знака угловой скорости были по записи 0,3 с! Стало ясно, что на следующем качке самолет разрушится. Единственным выходом было немедленно «зажать» управление в стриммированном нейтральном положении штурвала, что и было сделано. Раскачка прекратилась.

После этого дополнительный пружинный загрузатель был подключен также для выполнения виражей и разворотов. Но и этого оказалось недостаточно. При резких перемещениях штурвала демпферы зажимались проводкой управления, и была возможность выхода самолета на недопустимую перегрузку. В связи с этим в проводке управления были по-



*Л. М. Роднянский*

ставлены ограничители скорости штурвала, так называемые гидродемпферы, они не позволяли перемещать штурвал излишне энергично — со скоростью больше 250 мм/с. Но пока до этого дошли, в частях продолжались неприятности, главным образом потому, что легко достигались недопустимо большие перегрузки. Как только летчики брали штурвал на себя сколько-нибудь энергично, машина быстро выходила на большие перегрузки.

В. М. Разумихин очень сдержанно воспринимал желание летчика В. П. Борисова судить о таких деталях управления самолетом, как положение стабилизатора. Роль летчика в создании грамотной системы управления велика, но она сводится к ответам на вопросы разработчиков системы: о расходах штурвала, о скорости его перекладки, об усилиях пилотирования. «Летчик отвечает на вопросы, но ничего не созидает». Наверное, такая точка зрения может быть смягчена. Важен итог: под руководством начальника подразделения систем управления ОКБ Л. М. Роднянского, начальника отдела В. Я. Воронова, начальника бригады В. М. Разумихина, которым активно помогали летчики, проблемы самолета Ту-22 были решены. Благодаря усовершенствованию системы управления и внедрению комплекса устройств: демпферов тангажа, автомата устойчивости, автомата дополнительных усилий, ограничителя скорости перекладки штурвала и др. инженерам удалось надежно нормализовать продольное управление.

Одновременно решался и другой вопрос — с управлением самолета по крену: ведь не менее острой была проблема реверса элеронов. Даже в прямолинейном полете на большом скоростном напоре (вследствие больших крутильных и изгибных деформаций стреловидного тонкого крыла) машина начинала валиться, и когда летчик пытался выводить ее из крена, она накренилась еще быстрее. Первая рекомендация была хорошо известной — тормозиться, сбрасывать скорость полета. Но надо было искать более кардинальное, конструктивное решение. Оно было найдено вместе с ЦАГИ после основательных расчетных и экспериментальных исследований в аэродинамических трубах на упругоподобных моделях.

Было решено использовать в качестве органа поперечного управления самолетом на больших приборных скоростях внешние секции за-

крылков. Элероны при скорости полета 600 км/ч кинематически записались, а при дальнейшем росте скорости использовались элероны-закрылки, располагавшиеся на более жесткой, корневой части крыла. Скорость наступления реверса элеронов явно возросла, поперечное управление самолета нормализовалось. Однако таким управлением поначалу была оснащена лишь одна, опытная машина. Военные, естественно, поставили вопрос об ограничении скорости полета самолета в частях: с реверсом элеронов летать, особенно на малых высотах, было нельзя. Подготовили специальную программу летных испытаний. В соответствии с ней Борисов на высоте 11 000 м вводил самолет в глубокую спираль с креном 75°. Машина винтом уходила вниз с вертикальной скоростью 150 м/с и быстро превышала скорость реверса на 100–120 км/ч.

— И вот оттуда-то я вытаскивал ее с максимально допустимой перегрузкой +2,5, — рассказывал Василий Петрович. — Наверное, Михаил Александрович Нюхтиков помнит эту работу. Она была очень непростой. В спираль затягивало быстро. Тормозился, создавал перегрузку, а главное, помогал ногой, отклоняя руль направления в противоположную сторону. Но руль направления по условиям прочности не мог отклоняться на угол больше 5°. Вот и приходилось выводить из глубокой спирали только перегрузкой да ограниченным отклонением руля направления; элероны-закрылки, которые стояли на опытной машине, при этом не трогал — они были в нейтрале. Медленно выводил машину на высоте около 5000 м и показывал тем самым, что это возможно и в строевых частях...

— Василий Петрович, Вы, наверное, проигрывали сначала весь этот полет на земле? Не в воздухе же Вы находили эти решения? — спросил я летчика.

— Вон там находил, — показывал он на свою кушетку. — Впрочем, и аэродинамики, и прочнисты, естественно, подсказывали существенное и помогали решать возникавшие проблемы...

— Но теоретики эти относительно спокойно отдыхали на своих кушетках, когда Вам в реальном полете, один на один с непослушной машиной приходилось вводить ее в критический режим...

— Ну, процесс этот более или менее растянут: пять километров я потерял примерно за 30 секунд. К тому же я начинал не сразу. Медленно подходил к скорости реверса. И крены поначалу были поменьше — 60°. Только потом осмелел, доходил до 75°, до глубочайшей спирали и до значительного превышения скорости реверса...

— Другого способа проверки возможностей вывода из реверса на этой машине, кажется, нет?

— Нет!

Также важно было донести до строевых летчиков особенности усовершенствованного продольного управления. Ведь нередко у Борисова случалось непредвиденное. Он вспоминал: «При быстрых переключках штурвала на себя — от себя происходило фазовое смещение демпферов.

Где-то на 3—4-м качке они лоб в лоб били друг друга, и машина оставалась без демпферов. После этого перегрузку могло забросить до +3,5! А бывало, ловил перегрузку даже побольше! И это за полсекунды! Когда я все это проверял, надо было понять, как работает ограничитель скорости штурвала (гидродемпфер). Я рвал штурвал на себя со скоростью 950—970 мм/с и с усилием до 160—170 кг! Тогда главный конструктор машины Дмитрий Сергеевич Марков, помнится, подошел ко мне однажды, пощупал мои бицепсы и сказал: “Удивляюсь. Такой жиденький, вроде бы, худенький, стройненький — откуда у Вас сила такая?!” За один полет бывало по десять таких режимов».

Инженеры, которые расшифровывали записи приборов, тоже спрашивали Борисова: «Ты не боялся, что штурвал мог остаться у тебя в руках?»

От Михаила Александровича Нюхтикова, от инженеров я не раз слышал о том, что Борисов сделал очень многое не только в испытаниях самолетов Ту-22 и Ту-22М, но и в том, чтобы машины эти эффективно эксплуатировали в частях военные летчики.

«У Борисова, — рассказывал Нюхтиков, — на этой машине были свои неприятности, в частности раскачка самолета. Вследствие этого дефекта произошли даже катастрофы в строевых частях. Борисов сумел разобраться с возникшими проблемами в воздухе, посадил машину и подсказал, как устранить обнаруженный дефект. В этом летчике хороший пилот удачно сочетался с грамотным инженером».

Нюхтиков не уставал повторять, что он был очень высокого мнения о тройке летчиков следующего поколения: Горюнове, Бессонове и Борисове. Иногда он ставил на первое место Горюнова, а иногда — Борисова. Все зависело от обсуждаемой машины. «В этой тройке, — говорил он, — самый сильный — Борисов! Он эту “22-ю” и вытянул. Еще до того, как Борисов довел ее, на ней погибло человек пять-шесть. И когда она пошла в строевые части, там ее все боялись, потому что знали о такой ее славе, тяжелой...»

Борисов возражал против того, чтобы я писал о его разъяснениях в частях по поводу реверса элеронов: «Не хочу выглядеть героем и казаться очень умным, поучая кого-то после гибели экипажа. Мы слетали, проверили суть явления и показали: нельзя превышать скорость 850 км/ч. Что же я буду рассказывать военным летчикам о том, как им управлять машиной, если они залетят в зону реверса, на 900—1000 км/ч». Василий Петрович не хотел, чтобы о нем говорили, как говорили о Галлае, читая и слушая его рассказы о том, как он избежал флаттера на самолете СБ. Специалисты-то знали, что противоядие от флаттера — торможение самолета взятием ручки или штурвала на себя — не было открыто Галлаем, как могло показаться, а было известно задолго до его полетов на СБ.

Что же касается реверса элеронов, у всех на памяти был полет А. Д. Капины на Ту-22, в котором он, проходя над полосой, неосознанно разогнался до 900 км/ч (перепутал стрелки измерителей высоты и скорости



*В. П. Борисов перед вылетом*

полета, говорил он) и попал в зону реверса элеронов. Полет мог закончиться катастрофой, но, к счастью, летчик во время затормозился. Взяв штурвал на себя и убрав газ, он отошел от земли.

После доработок самолета и установки на нем элеронов-закрылков проблема реверса была решена надежно: однажды Борисов прошел над полосой на высоте 10 м со скоростью 1000 км/ч, и машина отлично управлялась! Плохо было другое — оглохшие от рева двигателей раменные доярки жаловались, что резко снизились надои у буренок...

Главный конструктор Марков как раз считал разумным, чтобы Борисов, регулярно бывая в частях, рассказывал летчикам не только о раскACHE, но и о реверсе элеронов. Борисов

возражал: «Не надо ничего никому об этом говорить. Есть отчет по испытаниям. Разошлите его по частям. Кому надо — прочтут! И успокоятся». Впрочем, хотя в основном в частях Борисов говорил о системах управления самолетов, о проблемах устойчивости, он, не акцентируя внимания летчиков на этом, упоминал вскользь и о реверсе элеронов.

Борисов по 5–6 раз побывал в каждом полку, где на вооружении стояли «22-е». Он знал, что летчики, особенно поначалу, отказывались летать на этих машинах. Непросто было найти нужный тон разговора и с летчиками, и с их командованием, чтобы, с одной стороны, рассказать об ошибках, которые изучены в процессе летных испытаний, а с другой — вселить уверенность летчиков в надежности усовершенствованной машины.

Важной и необычной была другая работа Василия Петровича на Ту-22. На случай выхода из строя гидросистемы при сверхзвуковой скорости полета следовало проверить, каким образом можно затормозиться и перейти со сверхзвуковой скорости на дозвуковую, где можно было бы либо

катапультироваться, либо произвести посадку. Сложность была в том, что в трансзвуковой зоне поведение машины без гидравлики бустеров могло быть непредсказуемым. В этом Борисов убедился, когда попытался с отключенными гидроусилителями пройти в обратном направлении — от дозвуковых к сверхзвуковым скоростям. Вместе с другими специалистами он прежде всего соорудил в пилотской кабине простейшую систему быстрого включения гидросистем (с использованием парашютных фалов и роликов) — сначала одной, а затем и второй гидросистемы. Когда он начал разгоняться и проходить сверхзвук, то где-то при числе  $M=0,95-1,0$  машину с отключенными гидросистемами стало резко бросать из стороны в сторону и, главное, накренять с углами до  $60^\circ$ . Упираясь ногами с усилием в 120 кг летчик пытался удержать машину от раскачки, обусловленной нестационарным трансзвуковым обтеканием несущих поверхностей, элеронов и рулей. Проход на сверхзвук, таким образом, не удался.

Вот тогда-то летчик предложил главному конструктору Д. С. Маркову попытаться пройти в обратном направлении — со сверхзвука на дозвук.

Для лечения «маховой тряски» (при числе  $M$ , близком к 1,0, и особенно при  $M=1,2$ ) на самолете использовались демпферы сухого трения на элеронах и рулях. Было решено начинать торможение с несколько меньших чисел  $M=1,15-1,18$ . Борисов уже имел опыт прохода «туда». Он знал, что на первых самолетах МиГ-19, не имевших бустеров, проход на сверхзвук сопровождался резким усилением бросков машины, которые исчезали при выходе на сверхзвук. И вот теперь, возвращаясь со сверхзвука на дозвук, обратно, на Ту-22, он убрал на сверхзвуке форсаж, «убрал газы» и стал тормозиться. При числе  $M$  около 1,0 он зажал ногами руль направления — все тем же максимальным усилием около 120 кг! Но при  $M=0,95$  началось накренение машины — то в одну сторону, то в другую. Как ни зажимал летчик руль, как ни зажимал штурвал в нейтральном положении по элеронам — крены продолжались и достигали  $60^\circ$ ! В конечном итоге удалось все же пройти до числа  $M=0,93$ , где все прекратилось. Вот так Борисов доказал, что все-таки можно тормозиться — если отказала гидравлика на сверхзвуке: «Ноги — в распор, держи штурвал и не вздумай гоняться, парировать возмущения, рули — только в нейтральном положении!..»

На Ту-22 у Борисова однажды случилось памятное происшествие в полете с ускорителями. Четыре твердотопливных ускорителя по 5000 кг тяги каждый, длиной около 2 м, установленных попарно под крыльями, были предназначены для сокращения взлетной дистанции. При взлете загорался такой клубок огня, что самолета не было видно. За 13 секунд выгорало около полутора тонн пороха! Грохот стоял невероятный! Перед тем как начать эту работу, Борисов обошел старых, опытных летчиков, чтобы те поделились своими впечатлениями о подобных работах. Опыт Анохина был давним, и он его даже не помнил. Примерно так же мало-

полезным оказалось общение с летчиками ОКБ Сухого и Яковлева. Борисов опасался, что ускоритель, наклоненный к продольной оси самолета, мог дать мощную струю, которая при отражении от бетонной полосы аэродрома, особенно при отрыве носового колеса и опускании хвоста, могла попасть на стабилизатор. Это могло вызвать резкое и сильное изменение момента тангажа, заброс на кабрирование и сваливание самолета — на взлете!.. Однако никто из летчиков ничего определенного подсказать не мог. У них у всех ускорители не были столь мощными. Об аналогичных давних работах с ускорителями Нюхтикова и Автономова Борисов даже и не знал вовсе...



*Б. Н. Знаменский, О. И. Белостоцкий, Н. Н. Харитонов, А. Н. Туполев,  
В. Н. Бендеров, Н. В. Лашкевич, В. З. Добровицкий, М. А. Нюхтиков, Б. Н. Гроздов*

Борисов вспоминал: «Начал разбег, достиг скорости 200 км/ч и стал поднимать нос. Только потянул штурвал — чувствую: уже лечу! Эффект оказался не столь сильным, как я ожидал, и я был готов к нему: только-только нос пошел вверх, я отдал штурвал от себя. Пролетел 150 метров и сел. После этого подлета (с двумя поначалу ускорителями) мне стало ясно, что работать надо аккуратно. Однажды я делал разбег — снова пока что с двумя ускорителями, — и приехал его посмотреть Андрей Николаевич Туполев. Сидит он и наблюдает в своем ЗИМе на рулежной дорожке у КДП. А я взлетаю: не на луга, как обычно, а на Москву-реку (так сложилась погода в тот день). Вторым у меня, на спарке, был Бессонов. На скорости чуть более 200 км/ч включаю ускоритель, самолет передерну-



ло, чего не было в первом полете. Подумал, может, колесо лопнуло или ускорители включились несинхронно?.. Потом смотрю вправо: на моем уровне летит «чушка» мимо кабины, с обгоном — огонь сзади нее... Она снижается, бьется в бетон и волчком закручивается передо мной. Я убрал тут же «газы», обжал тормоза и выпустил тормозные парашюты. А в это время ускоритель, с трехметровым огненным следом позади него, продолжал крутиться передо мной. Из дыр, образовавшихся при ударе в носу ускорителя, как и из хвоста, вырывался огонь, потому корпус ускорителя и вращался впереди, метрах в ста от меня, вызывая опасение, что сейчас придется перебежать через него колесами. Двигались мы как раз по направлению к Туполеву! Я прекратил пробег, остановился и дальше мало что видел...»

Ускоритель же, непредсказуемо движимый парой сил, пошел через полосу, пролетел, как свидетельствовали очевидцы, метров 300—400 на высоте около 8 м. Потом снова ударился об бетон, снова отскочил и пошел на радиолокаторы аэродрома, на КДП. Потом пара сил снова его куда-то отвернула, и он в конце концов упал в Москву-реку, никого не задев. «Если бы я взлетал на луга, — говорил Борисов, — все могло бы кончиться гораздо хуже: ускоритель пошел бы на ангары, на стоянки, тут он накрошил бы...»

Что же выяснилось? Один из ускорителей плохо закрепили. Пока Василий Петрович рулил в самый конец полосы, в сторону Раменского, чтобы оттуда начать разбег, крепление это еще более ослабло. При включении и резком увеличении тяги ускорителей произошло разрушение ослабленного крепления.

После этого, внося необходимые уточнения в технику взлета, уменьшив угол триммирования стабилизатора ( $6^\circ$  вместо  $10^\circ$ ), Борисов отрабатывал взлет с четырьмя ускорителями и их сброс. Кстати, сброс этот также вызывал определенные опасения. И потому за ним велись специальные наблюдения с самолета сопровождения. Эти испытания прошли нормально, и система взлета самолета с ускорителями была принята военным заказчиком для эксплуатации в строевых частях.

М. В. Ульянов уточнял рассказ Василия Петровича: «Борисову было дано задание — выполнить включение ускорителей на учебном варианте самолета Ту-22. Очень важно было определить момент их включения: выключиться они должны были сразу после отрыва самолета. Для отработки момента включения сначала делали рулежку с ускорителем. Так вот, после включения ускорителей правый сорвался с точек крепления под крылом. Ускоритель оказался «умным»: он взлетел с полосы и улетел за забор — к Москве-реке. Борисов до него, таким образом, не доехал...»

Нередко причиной аварийных ситуаций является ошибка людей, порою даже какие-то мелочи. Однажды Борисов по программе испытаний самолета Ту-22 определял его характеристики устойчивости и управляемости на небольшой высоте с предельно передней центровкой и

большим весом топлива (18 т). Руководитель полетов вдруг дал команду немедленно идти на посадку. У самолета был максимальный посадочный вес, и по заданию необходимо было выполнить посадку на середину полосы. После касания из-за предельно передней центровки нос самолета быстро опустился... «Нажимаю кнопку выпуска тормозных парашютов — парашюты не выпускаются, — вспоминал Борисов. — Обжимаю тормозные педали — тормоза не держат! Думаю, что-то не везет мне: вчера взлетал — на взлете слетела реборда и разрушилось колесо. А вот сегодня — не работают тормоза! И самолет мчится по полосе. Прошу руководителя полетов: “Поднимите «ловушку»!” (Это капроновая сетка с 30 тоннами цепей, за которой — забор ЛИИ, шоссе-ная дорога и обрыв к Москве-реке.) Руководитель полета говорит, что ловушка поднята. Тяну за рычаги аварийного торможения, и самолет останавливается в полусотне метров до края полосы...»

От перегрева одно за другим полопались колеса. Самолет отбуксировали на стоянку. Узнав о происшедшем, Алексей Петрович Якимов, обращаясь к взволнованному Борисову, забеспокоился: «Слушай, сейчас какой-нибудь деятьель залезет в кабину, поймет что-то и скажет, что это твой прокол и ты нажал не на ту кнопку. Давай-ка поехали к машине!» Борисов оставил ее в конце полосы. Когда Якимов с Борисовым подъехали к самолету, в его кабине сидел механик П. И. Емцев, которому летчик доверял абсолютно. Борисов сказал Якимову: «Ну, там нормальный человек, никакой пакости от него я не жду...»

С тормозами разобрались быстро, а вот почему не сработали парашюты, выясняли два дня. Прозвонили цепи, разобрали подозрительный концевой выключатель и обнаружили удивительное. В концевом выключателе при сборке остались кусочки канифоли и человеческий волосок. От высокой температуры канифоль расплавилась, и волосок с канифолью оказался между контактами концевого выключателя — это лучший диэлектрик... Если бы произошла катастрофа нового сверхзвукового опытного самолета, нырнувшего в Москву-реку, вряд ли кому-нибудь в голову пришла мысль, что произошло это из-за волоска...

Накануне на взлете разрушилось колесо у самолета Ту-22, который пилотировал Борисов. Чтобы посмотреть, что произошло с разрушенным колесом, «22-ю» на посадке сопровождал на Ту-104 А. Д. Калина. Борисов сел нормально, а вот Калине не повезло: он ударился в стык полосы и «разул» свою машину.

На Ту-22 установили сбоку в передней части фюзеляжа антенну. Возмущение потока оказалось столь значительным, что однажды в полете заглохли оба двигателя. Как рассказывал Борисов, пилотировавший машину Веремей на какое-то время даже подрастерялся от неожиданности. Но потом с помощью других членов экипажа запустил двигатели и благополучно приземлил машину.

Естественно, когда встал вопрос о строительстве учебного варианта самолета Ту-22 (спарки), ЦАГИ очень настороженно отнесся к идее над-

строить за основной кабиной вторую. Она возвышалась над фюзеляжем настолько сильно, что ЦАГИ дал отрицательное заключение о возможности достаточно мягкого перехода к сверхзвуку. Борисов, продвигаясь постепенно, шаг за шагом по скорости, доказал, что никаких особых осложнений в пилотировании вторая кабина не вносила.

На самолете-спарке Ту-22 Борисов выполнял катапультирование кресла с манекеном. Сопровождал его на другой машине летчик-испытатель ЛИИ В. И. Крыжановский. Обычно, прежде чем «выстрелить» кресло, летчик включал сначала протяжку регистрирующей аппаратуры, чтобы заранее начать запись всего процесса, и лишь потом включал катапульту. Кроме того, он имел привычку записывать нули аппаратуры еще на земле, перед взлетом. А на этот раз почему-то не сделал этого. После взлета, увидев, что Крыжановский уже пристроился к нему, Борисов дал ему команду приготовиться к катапультированию «Ивана». Совершенно неожиданно в момент, когда Борисов, как обычно, включил самописцы, кресло улетело! Крыжановский успел только возмущенно прокричать Борисову: «Что же ты делаешь! Предупреждать-то надо!» Василий Петрович, уже успевший убедиться, что включал именно самописцы и ничто иное, стал успокаивать товарища: «Не суетись. Потом тебе расскажу, в чем дело». Как оказалось, перепутали концы проводов. Василий Петрович вспоминал: «Вот если бы я, как обычно, включил самописцы на земле, то те, кто были бы под самолетом, получили бы по голове этим самым креслом с «Иваном» — оно же вниз сбрасывалось при катапультировании. Могли, конечно, и самолет повредить — после удара кресла об бетон. Тут случилось удивительное событие. Я же обычно делал все наоборот, а здесь словно почувствовал что-то».

Василий Петрович, будучи уже известным испытателем, с большим желанием учился в Московском авиационном институте. Он сознавал, что богатый практический летный опыт в соединении с основательной теоретической подготовкой инженера позволял ему особенно убедительно донести результаты испытаний как до высшего генералитета, так и до летчиков, летавших в строю. Знания нужны были не только для того, чтобы на равных разговаривать с другими специалистами. Они нужны были и потому, что надо было выжить. «Чтобы выжить, — говорил Василий Петрович годы спустя после окончания института, — надо было знать. Надо было потрясти тех, кто что-то мог подсказать — и среди аэродинамиков, и среди прочнистов. Впрочем, они могли и успокаивать, когда следовало быть настороже...»

После усовершенствования системы управления самолета Ту-22 основные беды остались позади. И машина, которую прежде все боялись, стала достаточно надежной и притягательной для летчиков в строю. Со всем основанием можно сказать, что машина эта, которая не имела аналогов в мире и находилась под пристальным вниманием конкурентов, благодаря многолетним усилиям конструкторов, ученых и, конечно же,

летчика-испытателя Борисова и его товарищей, заняла свое особое место в истории мировой авиации, да и в душах летчиков, на ней летавших.

Это не значит, конечно, что управление этой многорежимной машиной в повседневной эксплуатации стало простым. Нет, оно требовало и особого внимания, и тщательной подготовки. Василий Петрович вспоминал, как для облета системы управления на Ту-22 был назначен один из лучших летчиков-испытателей ЛИИ Олег Васильевич Гудков: «Помню, он приехал к нам на базу, и я начал ему рассказывать, что и как. Он был светлой личностью, летчиком сильнейшим, и он вдруг прервал меня: “Ну ладно, кончай! Я слетаю — разберусь сам!” “Ты никуда не полетишь, пока я не пойму, что ты все понял”, — остановил я его. Когда, разложив графики и схемы, я начал рассказывать ему детально об особенностях машины, он становился все более серьезным и внимательным. Выслу-



*Самолет Ту-22М2; летчик-испытатель В. П. Борисов (7 мая 1973 г.)*

шав все, он сказал под конец: “Давай посидим, осознаем все... А пока я буду летать, попрошу тебя, Вася, побудь на КДП”. Слетал он отлично. Помимо него по программе должен был слетать еще один летчик-испытатель ЛИИ. После своего полета Гудков предложил: “Давай повременим с этим полетом. Все не так просто”. Второй летчик ЛИИ тогда так и не слетал. Олег сразу все ухватил. Хотя он летал на машине уже доведенной, она требовала максимальной сосредоточенности, самоконтроля, объективной оценки и тренированности».

Следующая машина ОКБ А. Н. Туполева Ту-22М (45), также очень многим обязанная летчику Василию Петровичу Борисову, имела с Ту-22 лишь общее наименование. Создавалась она в инициативном порядке ОКБ как модернизация Ту-22, но на самом деле это была совершенно новая машина, главной отличительной особенностью которой было, как уже говорилось, крыло изменяемой геометрии.

Концепцию крыла изменяемой в полете стреловидности можно назвать революционной. Первые попытки ее использования были приняты, повторимся, в Германии, но всесторонне она была проверена впервые в США — на экспериментальном самолете фирмы «Бэлл» Х-5. Исследования, подтвердившие перспективность этого направления в создании реальных самолетов в середине 50-х годов предприняли английский инженер Б. Вэллис и американский ученый из центра НАСА-Лэнгли (NASA-Langley) Д. Стэк. Был создан экспериментальный тактический истребитель (TFX), а в дальнейшем — выпускавшийся большой серией многоцелевой боевой самолет F-111. В нашей стране с использованием этой концепции были построены предшественники Ту-22М самолеты Су-17, МиГ-23, Су-24. В появлении первых отечественных самолетов с крылом изменяемой стреловидности значительную роль сыграли исследования ЦАГИ, в частности известного аэродинамика Петра Петровича Красильщикова.

Борисов вел машину Ту-22М с первого вылета, обнаруживая и устраняя совместно с инженерами ОКБ и базы отказы, недоработки, упущения, до внедрения самолета в серийное производство. На первом этапе система управления «45-й» была аналогичной Ту-22, она впитала весь достигнутый на ней опыт. Потом идеология управления была изменена и автоматика управления основательно усовершенствована. Поначалу на «45-й» (Ту-22М0) были те же демпфирование по трем каналам, ограничитель скорости перемещения штурвала, автомат дополнительных усилий — все это сохранялось на первых машинах. И Борисов вел эту сложную работу практически один. Затем, когда пошло несколько машин, предназначенных для испытаний различных систем самолета, подключились другие испытатели, в первую очередь Бессонов, Веремей, а также Кульчицкий, Севанькаев...

Борисов проводил испытания «45-й» машины на сваливание. Фактически это был штопорный режим, которому летчик сознательно не давал развиваться и заблаговременно выводил из него машину. Обычно тяжелые машины не испытывают на штопор, ограничиваясь изучением сваливания.

Само по себе испытание на сваливание любого самолета, а тем более тяжелого, весьма напряженно и опасно. На «45-й» крыло было выполнено с круткой, при которой, напомним, концевые сечения крыла имели на 4° меньшие углы атаки, нежели корневые. Потому срыв потока начинался с корневых сечений. И машина не сваливалась до больших углов атаки.

— С выпущенной механизацией «45-я» держалась градусов до 24–25, — рассказывал Борисов. — Потом начиналась тряска, машина становилась неустойчивой по рысканью, нос ее ходил влево-вправо, она периодически накренилась, крены достигали градусов десяти, если не вмешиваться в управление, потом начиналось парашютирование, и вертикальная скорость машины доходила до 100 м/с — практически она падала на хвост!

— И чем же Вы на больших углах атаки крен парировали? Рулем направления? — спросил я летчика.

— Ничем! Ни в коем случае! Должен сидеть, пока она качается. Главная задача при выводе — выйти на нормальные, летные углы атаки, это градусов 5–9, когда начинается нормальное управление по крену. Если будешь действовать иначе — спровоцируешь сваливание и штопор. Уйди с углов, отдай штурвал, переведи на нормальный режим...

— А что в задании — скорость полета или угол атаки?

— Угол атаки, скорость и высота полета...

Василий Петрович рассказывал, что прежде чем начать программу испытаний Ту-22, он вылетел на истребителе МиГ-23. Тогда спарок еще не было, была одна машина («с красными крыльями» — ее демонстрировали на параде в Тушино). И микояновцы, естественно, боялись, что летчик, имевший опыт испытательных полетов в основном на тяжелых машинах, мог не справиться со своеобразной, легкой машиной. Но Борисов хорошо подготовился теоретически, ответил на многочисленные придирчивые вопросы специалистов ОКБ Микояна перед вылетом. Получив их добро, он нормально слетал. Готовил его к полету на МиГ-23 П. М. Остапенко, и этот опыт оказался весьма полезным в дальнейшем при достижении больших скоростей и чисел М полета. С той же целью Борисов слетал (на этот раз с А. В. Федотовым) на еще более скоростном самолете МиГ-25 — до числа  $M=2,83$ . У руководителей двух ОКБ — Туполева и Микояна, — а также у их ближайших помощников были давние дружеские отношения и творческое содружество. Для обмена опытом микояновские летчики не раз летали на туполевских машинах. В частности, Борисов «провозил» их на «45-й», «104-й», «134-й», «154-й», а сам летал еще на МиГ-21. Другое было время: работали много, летчиков не хватало... С выдающимся летчиком А. В. Федотовым Борисов всегда находил общий язык, но особенно был дружен с Петром Максимовичем Остапенко, с которым вместе учились в институте и вместе получали звание Героя. При всем уважении к Федотову Василий Петрович считал, что Остапенко был летчиком не хуже него... При первом вылете Борисова на Ту-114 вторым пилотом был Остапенко.

23 мая 1972 года экипажу самолета Ту-22М во главе с его командиром В. П. Борисовым удалось предотвратить тяжелое летное происшествие. На высоте 8 км по заданию был выключен левый двигатель; запустить его предстояло через три минуты — после охлаждения. Для поддержания заданной по программе скорости запуска необходимо было включить форсажный режим правому двигателю. При переводе сектора газа правого двигателя в зону форсажного режима раздался сильный, помпажный хлопок и резко начала расти температура газов двигателя. Борисов мгновенно перевел рычаг управления двигателем — РУД — в положение малого газа, чтобы не сжечь правый двигатель. Однако и при малых оборотах температура газов правого двигателя продолжала расти и не прекращался сильный помпаж. Действуя по инструкции, командир выключил правый двигатель. По его команде экипаж перешел на электропитание от аварийной шины. Крыло было переведено в посадочное

положение с углом стреловидности  $20^\circ$ , с тем чтобы иметь максимальное аэродинамическое качество при малой скорости полета.

Снижаясь в направлении к аэродрому, экипаж попытался поочередно запустить двигатели. Но ни левый, ни правый двигатели не запускались. О случившемся командир доложил руководителю полетов аэродрома ЛИИ — происходило все это в районе Егорьевска. Новые попытки запуска двигателей от аварийной и основной шин электропитания оказались безуспешными. Самолет с неработающими двигателями продолжал терять высоту, а напряжение аккумуляторных батарей упало настолько, что вышли из строя все приборы электропитания. Из-за этого определить местоположение самолета было невозможно, а земля была закрыта десятибалльной облачностью. Продолжая попытки запуска двигателей, экипаж держал связь с руководителем полетов, рассчитывая на его помощь в выводе на посадочную прямую аэродрома. На высоте 3 км экипаж попытался запустить вспомогательную силовую установку — ВСУ, которая должна была обеспечить выпуск шасси, предкрылков и закрылков. Но ВСУ тоже не запустилась. Начала пропадать радиосвязь.

Выйдя из облаков значительно левее посадочной полосы, экипаж предпринял последнюю попытку запуска авторотирующих двигателей, при включенных электрогенераторах. Командир корабля продолжал рассчитывать посадку на бетонную полосу при двух неработающих двигателях. В полете было предпринято восемь попыток их запуска. Наконец правый двигатель, выключенный из-за помпажа, начал увеличивать обороты. Перед дальней приводной радиостанцией аэродрома ЛИИ правый двигатель вышел на холостые обороты. Борисов совершил посадку при неработающем левом двигателе и правом работающем на режиме малого газа. Снижался, естественно, с большой вертикальной скоростью, но посадил опытную тяжелую сверхзвуковую машину благополучно, сохранив и ее, и экипаж. Вот что рассказывал о заключительной части полета сам Василий Петрович:

— Вывалились из облаков где-то в стороне от полосы. В районе третьего разворота увидели полосу, доворачиваю. Веремею — правому летчику говорю: “Давай еще одну попытку запуска! Только кнопку не отпускай!” Он держит кнопку, и двигатель... пошел! “Шасси — на выпуск!” Двигатель выходит, выходит, выходит... Разворачиваюсь и начинаю снижение. Вертикальная скорость около 20 м/с. Прошел дальний привод на высоте около 1200 м, большая вертикальная скорость. Начал тормозиться, в несколько приемов: на 500-х метрах, 200-х... Думал, что не умещусь на полосу и попаду в Москву-реку, а на второй круг уйти не могу. Приземлился посередине полосы, выпустил тормозные парашюты...

— А если бы двигатель не запустился, шасси не выпустилось, надо было бы бросать машину?

— Да. Я так и думал, что к тому все идет: ведь ничего не работает, ни гидравлика, ни электричество. Оставалось только покинуть машину, — говорил Борисов.

Все члены экипажа за этот полет были награждены орденами Красной Звезды. На одинаковой награде всех (или никого!) настоял командир.

Борисов, к счастью, ни разу не покидал самолет в полете. Я его как-то спросил в связи с этим:

— Судя по всему, Вас помимо прочего спасали знания?

— И знания тоже, — ответил он. — Прыгать я мог. Если бы я был на истребителе, без экипажа, то наверняка прыгал бы...

Еще одно памятное ЧП на Ту-22М было у Борисова вместе с тем же Б. И. Веремеем. Они выполнили необходимые по программе испытания на высоте 10 км — все было нормально. На высоте 6 км по заданию начали делать глубокий вираж. После вывода из него вдруг самолет рывком бросило вниз, затем резко возросла вертикальная перегрузка до значения, равного 2,0. Летчик пытался парировать рост перегрузки отклонением штурвала, но угол отклонения стабилизатора (8° от стриммированного положения) оставался неизменным! Экипаж прекратил выполнение задания.

«Начало прихватывать управление, — вспоминал Василий Петрович, — снизились до высоты 2 км, и Борис Веремей (он был первым, а я — вторым) попытался перевести машину в горизонтальный полет, но она продолжала снижаться. Он пытался триммировать, но триммирующий механизм не работал — самолет продолжал снижаться с вертикальной скоростью около 15 м/с. Тянем штурвал вдвоем на себя — все равно самолет продолжает снижаться. Быстро работает мысль: что случилось? что делать? На табло — ни одного отказа! Я смотрю на авиагоризонт и вижу, что он показывает набор, хотя идет снижение. Думаю, заваливаются гироскопы, и даю команду оператору проверить генераторы, преобразователи и все напряжения на борту. С. Д. Сиранчук отвечает: «Генератор №1 не работает!» Перешли на резервный — все заработало. Снова рывок управления при включении. Завалились все приборы. Идем в облаках, по «Пионеру», подсказываю Борису, какой у него крен. Все обошлось — сели нормально...

Был еще один вариант действий — выключить все демпферы. Но штурвалы были взяты на себя полностью, «до пупа», и что было бы дальше с перегрузкой в момент отключения, было неясно. Думаю, что самолет мы сдеформировали бы и раскачка стала бы неизбежной... Причиной происшествия был «хомут» в схеме: автоматизированная система управления — АБСУ — не была подключена на аварийный преобразователь — сгорел предохранитель...»

Эти рассуждения и воспоминания летчика вызвали вопросы у В. М. Разумихина. Он обнаруживал в них некоторые неточности. По его мнению, в рассказах Борисова о неработающей гидравлике и отсутствии электричества было некоторое преувеличение: один двигатель, пусть на малом газу, все-таки работал, а кроме того, даже если не работали генераторы, были еще про запас аккумуляторы. Без электричества, без индика-



ции приборов, в «темной» кабине сесть действительно было бы крайне трудно. Впрочем сам Разумихин этого случая не помнил. Ситуация, описанная летчиком, несомненно, была критической и награды экипажа — заслуженными...

— А какое у Вас воспоминание об Андрее Николаевиче Туполеве? — спросил я как-то Василия Петровича.

— Самое хорошее, — ответил он.

— Он, кажется, отлично понимал летчиков, хотя сам и не летал?

Василий Петрович охотно согласился с этим и вспомнил об одной из бесед с генеральным. Когда делали первый вылет на «45-й», возникли осложнения с продольным управлением самолета. Сроки поджимали, и первый вылет выполняли с недостаточным диапазоном располагаемых углов отклонения стабилизатора и штурвала. Особенность состояла в том, что при отклонении предкрылков и закрылков возникали большие и быстро менявшиеся даже по знаку моменты тангажа, с которыми летчик не мог справиться. Сложности он обнаружил еще перед первым вылетом, «летая» на пилотажном стенде. Но со всей полнотой они проявились в первом же реальном полете.

При посадке Борисов (с Веремеем в качестве второго пилота) вынуждены были уйти на второй круг и селились почти без механизации, с «гладким» крылом, на огромной скорости — 380 км/ч.

Позже в конструкцию внесли необходимые изменения: расширили диапазон отклонения штурвала и стабилизатора, а также обеспечили плавное и парируемое штурвалом изменение моментов тангажа при выпуске предкрылков и закрылков. Вот тогда-то, когда Борисов проверял внесенные изменения в систему управления на пилотажном стенде, с ним пожелал побеседовать Андрей Николаевич. Он дотошно, вплоть до деталей, связанных, к примеру, с использованием триммеров руля высоты для балансировки самолета, выяснял у летчика особенности пилотирования машины. Вспомнил опыт Громова при испытаниях его машин в 30-х годах и остался довольным объяснениями летчика, а главное, его уверенностью, что теперь следующий испытательный полет пройдет нормально. Как всегда, Андрей Николаевич был на «ты», резковат в жестках и выражениях. Но для летчика важнее было другое — его мнением дорожил сам генеральный!

В. М. Разумихин был начальником отдела, который занимался управлением и автоматикой систем управления, в частности на «45-й» машине. Первый ее вылет состоялся в Казани в 1969 году. Командиром на первой машине «45-00» был Борисов, а правым — Веремей. «После взлета, поначалу протекавшего вполне нормально, — рассказывал Разумихин, — Борисов скомандовал: “Закрылки!” Как только Веремей начал убирать закрылки — мгновенно появился мощный кабрирующий момент. Машина пошла в подхват. Борисов резко отдал штурвал от себя. Веремей без всякой команды, видя что-то неладное, выпустил закрылки обратно! Борисов, обалдев, установил все на место... Веремей опять, не дожидаясь

обсуждения с Борисовым, обратно убрал закрылки... Опять все повторилось. Вот так они рассогласованно работали в полете. Машина реагировала соответственно: то резко шла на кабрирование, потом — на пикирование, снова на кабрирование! Так случилось несколько раз, поскольку каждый раз Борисов как-то успевал парировать изменение знака момента тангажа. Когда сели, командир экипажа, видимо, не подозревавший еще об объяснимой рассогласованности действий первого и второго пилотов в первом полете, уверенно сказал: «Машина неустойчивая»...»

Но инженеры вскоре разобрались. Закрылок двигался по рельсу, который имел на конце резкий загиб — рельс этот называли потому «клюшкой». Сначала шел откат закрылка — секунд 20, а после этого резко в течение 3–4 секунд закрылок поворачивался (отклонялся) почти на полный угол. То есть на первом (долгом) участке выдвижения увеличивалась лишь хорда крыла — это давало слабый эффект по подъемной силе. А вот отклонение закрылка вело к резкому росту не только подъемной силы, но и момента тангажа на пикирование. Выпуск и поворот закрылков на полный угол требовал перестановки стабилизатора на 8–10°! (К примеру, на «204-й» выпуск закрылков почти не дает момента, и дополнительное отклонение стабилизатора составляет всего 2–3°).

Решили убедиться в том, что найдено эффективное решение, на наземном стенде «45-й». «Это был уникальный стенд, — вспоминал Разумихин. — Впервые в истории всех наших самолетов, насколько я помню, это был единственный стенд, который мы сделали до первого вылета, притом по полной схеме. Не то что на «144-й» — мы делали там какой-то примитивный стенд. На Ту-160 поначалу был построен полунатурный стенд (сегодня у нас прекрасный натурный стенд), и на «204-й» опять кабину какую-то делали. А на «45-й» был полноразмерный стенд с самого начала — стенд, оснащенный необходимыми реальными системами самолета, рычагами управления и приборным оборудованием кабины, системой визуализации внешних условий полета... Это была, как сегодня говорят, железная птица, не взлетавшая реально, но дававшая с максимально возможным приближением представление о реальных особенностях полета, усилиях на штурвалах, педалях, положении самолета в пространстве, его конфигурации, с гидравликой, с интерцепторами — все работало! Четыре года делали стенд — колоссальная работа!

И вот опять после первого реального полета Борисов расположился слева, на командирском кресле стенда, Веремей — справа, между ними на низком кресле уселся Туполев, а мы все расположились позади.

«Ну, давай!» — напутствует Андрей Николаевич. Вася дал газ, машина разгоняется, а у нас экран с горизонтом, затемненная комната, визуализация... Вася берет штурвал на себя, отрывает самолет. «Убрать закрылки!» (тут надо сказать, что раньше аэродинамики, в частности А. Б. Кузнецов, давали нам линейный закон изменения угла стабилизатора по углу отклонения закрылков) — так мы тренировали летчиков перед первым

реальным вылетом. Лишь потом нам дали закон с резким отворотом рельса — “клюшкой”. После полета мы внесли изменение в характеристики (вычислитель) стенда с учетом той самой “клюшки”. Дальше произошло так же, абсолютно так же, один в один, как было в полете, — продолжал Разумихин. — Точно так же вошли в раскачку при уборке — выпуске закрылков. Андрей Николаевич буквально визжал и матерился!

Решение придумали простое: не переделывать же рельсы. Увеличили вдвое время выпуска и уборки закрылков. Моменты тангажа, конечно, остались теми же самыми, но летчики спокойно могли их компенсировать, в частности триммерами. Диапазон отклонения штурвала не меняли! Просто стали выпускать закрылки более плавно...»

Сравнивая машины Ту-128, Ту-22 и Ту-22М по моей просьбе, Василий Петрович Борисов заметил: «Ту-128 — относительно простая машина. Хорошая и простая. По сложности она соотносится с Ту-22 примерно так же, как Ту-124 и Ту-104. На Ту-22М гораздо больше, чем на Ту-22, боевая нагрузка (24 т вместо 9!). Максимальное число М у Ту-22 достигает 1,6–1,7, а у Ту-22М — 2,35! Мы, правда, достигали «лишь» числа М=2,25, потому что при дальнейшем росте скорости обостряются помимо прочего проблемы прочности воздухозаборников, развиваются трещины. Можно было двигаться по скорости и дальше, но Туполев ограничил скорость полета величиной 2350 км/ч: “Больше я вам запрещаю разгоняться!”»

Неоценим вклад Борисова в создание самолетов Ту-22, и особенно Ту-22М, но многое в его памяти связано с самолетом Ту-128. Самолет-перехватчик воздушных целей Ту-128 стоял на вооружении ПВО. Борисов участвовал, в частности, в испытаниях на нем высотного морского спасательного костюма — ВМСК. Особенно он необходим при полетах над морем: летчик после катапультирования и приводнения мог продолжительное время находиться на воде. Вес костюма составлял около 18 кг, он имел хорошее утепление и плавучесть. По заданию нужно было выполнить полет по режиму перехвата. Температура наружного воздуха на земле в соответствии с заданием была около +30°. Полчаса до вылета самолета экипаж должен был сидеть в ВМСК с закрытыми крышками кабины без кондиционирования — на режиме дежурства.

Затем — взлет, полет на перехват на сверхзвуке в стратосфере, снижение, полет по кругу и посадка. Продолжительность полета 1 час 30 минут. Так как выполнялся первый такой полет, то решили, что летчик должен лететь в защитном гермошлеме с маской и открытым лицом. А штурман — в герметическом защитном шлеме. Все управление системой наддува кабины экипажа находилось в задней кабине — у штурмана. За время дежурства на земле кабины очень нагрелись. Борисов рассказывал: «Я думаю, ну вот, взлетим, начнется наддув в кабину и ВМСК — станет прохладнее. Однако вышли на сверхзвук, набрали высоту, выполняем профиль перехвата. Температура в кабине растет. Я говорю штурману Рудневу: “Мне очень жарко. Проверь по планшетке, правильно ли ты открыл

краны наддува воздуха в кабину". Он докладывает: "Петрович, все проверил — все правильно". Я ему говорю: "Придется прекращать полет. Температура как в сауне". Он мне отвечает: "Тогда полет придется перелетывать. А этот полет будет бесплатным". Я надел кожаные перчатки: штурвал раскалился так, что голыми руками держать его было невозможно. Задание выполнили полностью. Оказалось, что в кабину шел воздух только по горячей линии. Когда зарулили и я открыл фонарь, то  $+30^{\circ}$  у земли показались мне холодильником. Спускался я по трапу, и меня качало...

Перед полетом тело летчика было обклеено датчиками, и все писалось на самописце. После расшифровки доктора задавали Борисову вопрос: «Василий Петрович, как вы себя чувствовали? Что-то мы не поймем, почему у нас такие записи». Он отвечал: «Ничего!» Так все и кончилось. А на самом деле температура в кабине в конце полета достигла  $+80^{\circ}$ !

Василий Петрович рассказал жене-врачу об этом полете. Она выслушала и сказала: «Дурак, ты же мог потерять сознание...» «Вот так по молодости и дозревали», — грустно улыбался Василий Петрович.

...Известно, что машине Ту-22М противостояла оригинальная машина ОКБ П. О. Сухого с треугольным крылом «100», или Т-4. Вот что рассказы-

вал об этом Борисов: «Нашу "45-ю" машину делали по решению главкома ВВС П. С. Кутахова, министра авиационной промышленности П. В. Дементьева и члена политбюро ЦК партии Д. Ф. Устинова. Помню, Устинову, сидевшему в кабине самолета, я объяснял что-то, и когда дело дошло до общих тактико-



*Д. Ф. Устинов, В. П. Борисов в кабине первой машины Ту-22М*

технических характеристик машины, он прервал меня: "Это Вы мне не говорите. Это уж я как-нибудь знаю..." Он очень интересовался этой машиной и "толкал" ее. Он бывал и на базе в Жуковском, и на серийном заводе в Казани. Чувствовалось, что он не очень верил в "сотку", активно поддерживая инициативу туполевцев, и прежде всего Д. С. Маркова, по "45-й". От Ту-22 осталась лишь одна передняя стойка шасси, и та основательно переделанная — все было новым. Устинов однажды, глядя на "модернизацию" Ту-22, на Ту-22М, или "45-ю", сказал шутливо: "Виджу М, а где же Ту-22?" В это время на "сотку" были уже отпущены деньги. Это сейчас пошла ложная информация, что якобы "45-й" заткнули "сот-

ку” и погубили ее. На самом-то деле было совсем не так. Главком П. С. Кутахов тормозил “45-ю”. Он считал, что надо подождать: по “сотке” было постановление правительства, а Ту-22М делалась под видом модификации Ту-22. Всего было сделано четыре модификации! Они стоили огромных денег, но формально расходы были связаны с совершенствованием старой машины Ту-22, а не с созданием нового самолета, как было на самом деле. Так что у Кутахова была выжидательная тактика. Я демонстрировал машину ему и генералитету: “горочки” — градусов под 60 с уходом на большую высоту. Машина-то пустая на показе, и ни один истребитель не выглядел так эффектно при наборе высоты — шапки у генералов сваливались. Кутахов говорил тогда: “Ладно, хорошая машина! Но она у тебя не дозаправляется!” Я отвечаю: “Гоните танкер — хотите Ту-16, хотите ЗМ! Давайте — заправимся!” Слетал и в зоне, и на дальность с дозаправкой от обоих танкеров. Кутахов удовлетворен, но находит новый вопрос: “А она у тебя ночью не летает!” “Пожалуйста, на этой неделе слетает”. Подготовили машину, ее светотехническое оборудование, подготовился сам — слетал ночью! На дозаправку и в ночных полетах выпустил морского летчика, летчика дальней авиации, летчика ГК НИИ ВВС. Новый вопрос Кутахова: “А она по низам не летает!” “Завтра я Вам доложу!” Составили заявку на полет. На левом кресле — летчик ГК НИИ ВВС Г. Ф. Бутенко, сам — на правом сиденье. И в течение двух с половиной часов — полет в сторону Муром — Арзамаса, на высоте 50 м! Крены до 50°! Скорость 980 км/ч! Главное — смотрели, чтоб не задеть какую-нибудь мачту. Затем высота 100 м, скорость 1020, те же крены. Все это записали. Всех коров распугали. Прилетели, показали запись приборов: “Есть вопросы?” Нет вопросов и у Кутахова. Так машина попала в серийное производство. В это время как раз залетала и “сотка” Сухого. Сделала она полетов 7–10, были у нее свои неприятности. Работу над ней прекратили и дали зеленую улицу серийному производству “45-й”. Продолжились еще более интенсивные летные испытания. Однажды Туполев снял двигатели с первой опытной “45-й” машины и временно поставил их на “144-ю”, так Кутахов, которому регулярно докладывали о ходе испытаний, забеспокоился и устроил разнос: “Почему не летает ‘45-я’?” Тогда двигатели имели тягу 20 т (потом она возросла до 25 т)...»

Борисов находил отличное взаимопонимание не только с главным конструктором самолета Д. С. Марковым и не только с генеральным конструктором ОКБ А. Н. Туполевым, но и со смежниками, например с двигателялистами.

Однажды в конце зоны у него ушло масло одного из двигателей. Он прекратил задание, стал возвращаться на свой аэродром, и где-то в районе Воскресенска ушло масло и из второго двигателя. Загорелось множество красных лампочек, предупреждение о пожаре, о падении давления в системе. Командир попросил руководителя полетов обеспечить посадку с ходу. По инструкции необходимо было двигатели выключить. Но Борисов этого не сделал. Зашел на полосу, плюхнулся с весом на 10–15 т

больше разрешенного. Уже на пробеге дал команду выключить тот двигатель, у которого температура была выше. И доругил до стоянки на одном двигателе. Начальник базы поблагодарил летчика за то, что тот не следовал слепо инструкции, а спас себя, экипаж, машину и «привез дефект» на землю.

Кстати, главный конструктор Марков при случае сказал генеральному конструктору двигателей Н. Д. Кузнецову, что Борисов отказывается летать на его двигателях. Речь шла о двигателях НК-144, стоявших на «45-й» машине (как и на Ту-144). Узнав об этом от Маркова, Борисов, понимая благое его намерение, тем не менее постарался через представителей моторного КБ на базе передать Николаю Дмитриевичу Кузнецову, что верит в двигатели, готов продолжать летные испытания, надеясь, что проблемы с утечкой масла будут решены. С двигателями на самолетах в основном-то и мучились. То сложности с масляной системой, то заклинение ротора, то отрыв лопаток — все бывало. И Кузнецов при встрече с Борисовым не скрывал своего удовлетворения пониманием летчика и его безоговорочной готовностью продолжать небезопасную, но необходимую работу.

С Кузнецовым Борисов встречался при разных обстоятельствах. В свое время Василий Петрович доставлял на Байконур министров и других руководителей, включая генеральных конструкторов. Однажды, когда планировался запуск «лунной» ракеты Н-1, ему предстояло доставить на ответственный запуск 18 министров. В высокую делегацию входил и Н. Д. Кузнецов — его двадцать восемь уникальных мощных двигателей (НК-33) стояли на первой ступени огромной ракеты. С ними что-то не ладилось, и Кузнецова ругали по чем зря. В довершение ко всему Николай Дмитриевич опоздал к вылету Ту-134. Борисов уже выруливал, когда увидел бежавшего на старт Кузнецова. Командир дал команду заглушить один двигатель и спустить трап. Министр Дементьев, узнав в чем дело, готов был отменить решение командира, но Борисов обратил его указание в шутку. Благодарный Кузнецов поднялся на борт. Чтобы полететь навстречу очередной неудаче с запуском Н-1...

На «45-й» машине поначалу также не все было в порядке с поперечным управлением. До углов стреловидности крыла 45° использовали интерцепторы на крыле, а при больших углах стреловидности — дифференциально отклоняемый стабилизатор. Интерцепторы оказались вполне эффективными, а вот когда использовался только дифференциально отклоняемый стабилизатор, машина была очень вялой в управлении по крену. Решено было подключить интерцепторы к поперечному управлению при всех углах стреловидности вплоть до максимальных значений, равных 65°. Борисов давно уже боролся за повышение эффективности управления по крену. Многие еще при доводке Ту-22 утверждали, что не нужно машине такого класса, ограниченно маневренной, иметь большие угловые скорости. Борисов и Бессонов, несогласные с такой точкой зрения, добились необходимой эффективности поперечного управле-

ния по крену как при заходе на посадку (с кренами 30° вместо предлагавшихся 20°), так и при больших приборных скоростях полета (с углами крена 50°). Особенно важно это было для «45-й» машины.

Однажды в рамках испытательного полета этого самолета экипажу в составе: командир — В. П. Борисов, второй пилот военный летчик-испытатель Г. Ф. Бутенко, штурман-навигатор Л. С. Сикачев, штурман-оператор К. А. Щербаков — следовало проверить мощность бустера дифференциального стабилизатора на максимальной приборной скорости 980 км/ч и сверхмаксимальной скорости 1020 км/ч на высоте 1500–2000 м. При этом дифференциальный стабилизатор работал вместе с интерцепторами и угол отклонения баранки штурвала составлял 120° влево — вправо. Полет состоялся в марте 1974 года. И поскольку работа предстояла жаркая — в полном смысле этого слова, — летчик полетел в легком летнем комбинезоне. В первом полете была обследована максимальная скорость 980 км/ч, во втором — 1020 км/ч.

— Поначалу все шло нормально, — вспоминал Борисов. — На скоростях 800, 850, 900, 980 км/ч — никаких замечаний. Подхожу к 1020. Дважды сделал перекладку штурвала до 120°. Режим был почти закончен, и вдруг при крене 30° нос машины резко пошел вверх. Я — штурвал от себя! Не успел дать от себя — нос резко пошел вниз. Я — на себя! Вижу, что начинается раскачка — расходящийся процесс изменения перегрузки и мои действия штурвалом не помогают. Зажал управление. Убрал газ. Режим продолжался 13 секунд. Успел крикнуть оператору: «Костя! Включи запись!» Но это было лишним. Запись была включена. В кабине пыль столбом. То головой в фонарь упираюсь, то через полсекунды прижат к креслу. Теряю высоту, и я подумал: «Вот сейчас 1200 метров будет — дам команду прыгать...» Еще надо подумать: весь экипаж катапультировать — принудительно — или по одному. Но мысли, как искры, летят: скорость для катапультирования большая — по кусочкам разберет всех, особенно меня в моем легком костюмчике. Скорость упала до 980 км/ч, и восстановилось нормальное управление самолетом. Что же оказалось? Не хватило 6 тонно-метров располагаемой мощности бустера...

— То есть произошло примерно то же, что и у Олега Гудкова, когда он погиб на МиГ-25?

— Да. Шарнирный момент стабилизатора — это следовало из расшифровок записей регистраторов — оказался слишком большим, бустер перестал справляться с управлением, это называется перенасыщением бустера. Поток воздуха швыряет стабилизатор на упор. Меняется перегрузка. За счет изменения циркуляции шарнирный момент изменяется, бустер опять включается и стабилизатор швыряет на другой упор, его заклинивает...

После уменьшения скорости бустер стал справляться с шарнирным моментом стабилизатора. Раскачка мгновенно прекратилась. Разрушения различных элементов конструкции самолета оказались столь значительными, что машину пришлось списать. Борисов перегнал ее в музей в Монино.



*Л. С. Сикачев и В. П. Борисов*

В. М. Разумихин дополнял: «Действительно, на “45-00” (“102-я” машина) с Бутенко похожий случай был, как у Гудкова. Одна консоль стабилизатора зависла на положительных углах, создался огромный пикирующий момент... Борисов давил на себя... Бустер снялся с упора. Стабилизатор ушел на минус — создался момент на кабрирование. Машина как сиганет на перегрузку 4! Как они остались живы — удивительно. Хорошо вес машины был небольшой, а то не избежать бы разрушения. Располагаемый момент бустера оказался меньше, чем действующий шарнирный момент стабилизатора...»

Алексей Андреевич Туполев возмущался тогда тем, что в недостаточности располагаемой мощности бустера убедились такой ценой. Но до этого испытательного полета никому и в голову не пришло, что можно было выявить эту особенность в стендовых испытаниях или как-то иначе. Шарнирные моменты всегда воспринимались как очень тонкая материя, их обычно измеряли в полете, хотя большое значение придавалось и их измерениям на моделях в аэродинамических трубах.

После этого полета было принято решение при всех стреловидностях крыла использовать для поперечного управления самолета одни интерцепторы. Дифференциальный стабилизатор использовать в полете только при полном отказе интерцепторов для завершения полета. Эффективность интерцепторов была столь велика, что летчики потом стали крутить на этом самолете управляемые «бочки» — словно на истребителе. Только в случае отказа интерцепторов (что было маловероятно при их трехкратном резервировании) к управлению по крену подключался дифференциально отклоняемый стабилизатор, который мог обеспечить по



крайней мере посадку. Также при необходимости мог подключаться руль направления.

К этому моменту Василий Петрович Борисов был уже удостоен звания Героя Советского Союза — за испытания и доводку самолетов Ту-22 и Ту-22М. Кроме того, за испытания Ту-22 он получил еще боевой орден Красного Знамени и в 1977 году — орден Октябрьской Революции.

Потому в министерстве долго ломали голову, как же отметить новую необычайно сложную и опасную работу Борисова. «Ордена у тебя есть. Деньги есть. От санатория категорически отказываешься — хочешь работать... Что же тебе подарить?» Подарили то, что ему осталось дорого навсегда: модель Ту-144 и золотые именные часы от министра — «За мужество».

Среди многих памятных работ Василия Петровича особое место занимал сверхдальний перелет на Ту-22М. Начиналось все так. Борисова вызвал министр П. В. Дементьев.

— Василий Петрович, надо нам сделать хороший полет на дальность с дозаправкой на «45-й», — предложил он. — Выбирай маршрут, куда хочешь...

— Ну и когда надо? — спросил летчик.

— К съезду партии! В феврале.

— Я не сделаю.

— Почему?

— На востоке — плохая погода, короткий день. А мне надо еще дозаправляться. Да еще в темноте, ночью... Могу попасть и в болтанку... Боюсь сорвать.

— Когда же ты можешь сделать этот полет?

— В апреле — мае.

— Хорошо. Что тебе надо?

— Танкер или два!

— Какой? — спросил министр.

— Любой: Ту-16 или «эмку» — 3М, — ответил Борисов.

Вскоре на туполевскую базу в Жуковский пригнали танкер, и начались тренировки в дозаправке. Первый «контакт» на «45-й» сделал сам Борисов. В первом полете с ним летал на правом кресле Ю. В. Сухов. Он много занимался дозаправкой на Ту-22, Ту-95 и 3М, был опытен и мог подсказать при необходимости, что к чему. После этого Борисов выпустил в дозаправке на «45-й» военных летчиков, в частности Бутенко, а также своих товарищей по ОКБ Бессонова, Кульчицкого. Через пару полетов каждый из них мог самостоятельно дозаправляться на этой машине. С одной дозаправкой длительность полета возросла до 10 часов и можно было выполнить тренировочный полет на соответствующую дальность. Маршрут его пролегал через Среднюю Азию, Урал, в основном, в ночное время. «45-ю» сопровождал Ту-16, который пилотировал Бутенко. А заправщиком была «эмка». Как только Борисов взлетел и стал набирать высоту, вдруг обнаружилось, что у него не поступает кислород в мас-

ку! Что делать? Ведь полету придавалось большое значение, были приведены в действие многие службы по маршруту, включая ПВО. Вторым пилотом у Борисова был Кульчицкий. «Что будем делать, Николай?» — спросил его командир. Он ответил: «Петрович, ну, бери мою маску!» Конечно, это был выход. Но не очень простой и не совсем естественный: кислородные приборы, маска были составной частью персонального кресла каждого члена экипажа, и дотянуться до соседней маски, иначе как сильно согнувшись, было невозможно. Так и дышали — по очереди. Больше десяти часов. Шли на высоте около 11 км, а высота в кабине составляла около 4 км. И это притом, что в ночном полете предписывалось каждому члену экипажа пользоваться кислородным прибором уже с высоты 2 км. «Кульчицкий мне очень помогал, — рассказывал Василий Петрович. — Особенно глубоко я надышался перед заправкой. Ведь в маске Кульчицкого управлять машиной при контактировании я не мог. Свободный от нее, я сконтактировался с танкером, забрал 40 тонн топлива — все прошло нормально. Снова подышал после этого и особенно долго — перед посадкой. Тоже, как известно, — ответственный момент. Короче, я дышал гораздо больше, чем Николай. Потом он отлеживался дня два-три: очень ослабел».

После этого прикидочного полета Борисов и его экипаж были готовы к полету с двумя дозаправками, о котором говорил П. В. Дементьев. Дефект кислородной системы был устранен: оказалось, что тальком была забита сетка, она-то и препятствовала доступу кислорода в маску командира.

Этот «зачетный» полет с двумя дозаправками самолета Ту-22М2 вызвал страшный международный скандал в связи с переговорами по разоружению, по ОСВ-2. Тогда наши компетентные органы начали настойчиво выяснять, откуда на Западе стало известно об этом полете. Это было удивительно, поскольку никто из этого перелета секрета не делал: 13 мая экипаж улетел, 14-го — прилетел, а 15 мая на столе переговоров в Женеве по ОСВ-2 лежала уже карта полета. Борисову рассказывали, что министр иностранных дел А. А. Громыко метал молнии в адрес испытателей «Бэк-файра», наделавшего столько шума на весь мир. Министр авиационной промышленности П. В. Дементьев и главком ВВС П. С. Кутахов при этом улыбались, а член политбюро Д. Ф. Устинов молчал. Сам же Борисов, сделав свое дело, ушел в отпуск...

Как все это было?.. Только Борисов взлетел ночью в Жуковском, как ему тут же передали открытым текстом: «Вас ждут уже в Белой». Он сделал естественный вывод, что предстоявший полет секрета не представлял. Более того, сознательно дают утечку информации: из Воздвиженки, что в 120 километрах от Владивостока, в Белую, в район Байкала, на встречу с ним летели два танкера для дозаправки топливом в воздухе.

Тогда много спорили — тактический самолет Ту-22М или стратегический. Американцы настаивали на том, что это стратегический бомбардировщик. Дело в том, что вторая дозаправка в отличие от первой проходила в облаках, спутники ее не засекли, и можно было подумать,

что самолет с одной дозаправкой прошел такой большой путь. С этого и начался крупный скандал. Потому стали изучать пленки с записями переговоров в воздухе — всех экипажей и руководителя полета.

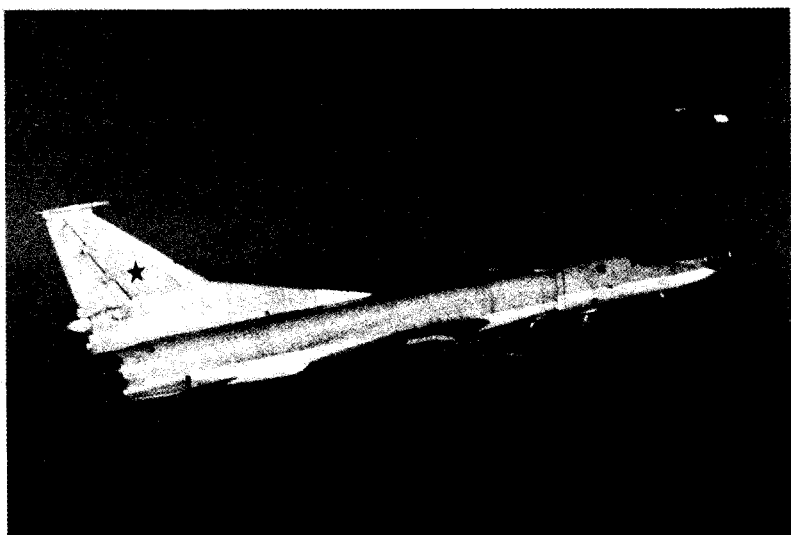
Вторая дозаправка, на обратном пути, протекала, как и первая, там же над Байкалом, над Белой, куда шла пара «эмок» (основного и резервного танкеров 3М). Но происходила она уже в облаках.

«Они опаздывали, — рассказывал Василий Петрович, — и я их торопил: горючее-то у меня кончалось. Они шли с юго-востока, а я шел с востока, через Тынду. Километров за сто до Белой стеной встали облака...»

Самолеты шли на высоте 10 км. А дозаправку следовало выполнять на высоте 6 км — надо было снижаться. При входе в облака ведущий пары танкеров Генералов, вслед за указаниями руководителя полетами в Белой, нервно сообщил в эфир: «Заправку запрещаю! Заправку в облаках запрещаю!» Действительно, облачность была исключительно плотной. Идя под хвостом танкера «3М», в 15 метрах от его сигнальных огней в бомболюках, подсказывавших ему, как происходит сближение с танкером (красный — опасно, желтый — с отставанием, зеленый — нормально), Борисов не видел даже бомболюков «3М». Из хвостовой кабины на него смотрел оператор заправки второй, «резервной» машины.

«Я снял куртку, — вспоминал Василий Петрович, — снял подтяжки от кожаных штанов, засучил рукава рубахи. На второй машине оказался старый, «бесперспективный» и потому недисциплинированный командир, который, видимо, лучше понял мою задачу. Он запросил у меня: «Ну, как быть-то?» «Не дрейфь! Выпускай шланг, выпускай конус! Все будет нормально!..» — успокоил я его. Смотрю, он выпускает шланг из бомболюков, и мы сконтактировались...»

Генералов уже благоразумно «отвалил» в сплошной облачности. Борисов управлял своей машиной по высоте и курсу. А вот взаимным положением самолетов вдоль их направления движения, дистанцией между ними, а, следовательно, работой двигателей, «газом» управлял второй пилот. Это был Бутенко. Первая попытка контакта была неудачной: второй пилот, опасаясь, что скорость сближения слишком велика, рано убрал газ, и контакт сорвался, самолеты расцепились. Борисов попросил Бутенко: «Ты только не отстань, не сорви мне заправку!» Впрочем, второй пилот и сам понимал, очевидно, что на столь тяжелой машине вновь уже не состыкуешься и придется садиться. Потому был предельно внимателен и безошибочен. А машину продолжало болтать нещадно. Борисов обратился к командиру танкера: «Набери 500 метров высоты!..» Набрали, не расцепляясь, с малой вертикальной скоростью, около 3-4 м/с, но и там были те же облака, и там — не меньшая болтанка! «Давай вниз!» Обратно снизились до 6000 метров, не прекращая перекачки. Командир «45-й» спросил капитана с «эмки»: «Сколько мы взяли?» «Сорок!» «Еще давай!» «Уже 41,5! Хватит! Мне еще надо домой вернуться!» — возразил командир танкера.



*Дозаправка в воздухе самолета Ту-22М1*

Заправка, как и первая, на прямом пути, длилась около 32 минут. «Напряжение было таково, — вспоминал Василий Петрович, — что, думаю, сейчас, в нынешнем моем возрасте, сил уже не хватило бы! А тогда был молодой, отмобилизованный и морально, и физически. Командир танкера продолжал торопить: «Кончай! Кончай! У нас топлива мало!» Я попросил: «Дай еще тонну — до столицы дотянуть...» Был сильнейший встречный ветер — прямо в лоб — около 350 км/ч. Потом к этим словам (а записывались все переговоры бортов) прицеплялись особо: почему открытым текстом говорилось о конечной цели полета. Но никто, повторюсь, из этого полета особого секрета не делал, потому и не было строгих выводов. Так вот, высосал у него все горючее. Смотрю: шланг у него уже начинает складываться. Дал команду идти на расцепку. Танкер ушел, обдав стекла кабины керосином. Потом мне рассказывали, что когда он садился, у него на третьем развороте встал один двигатель, а перед приземлением (или на полосе уже, при рулежке) — второй: садился он без горючего, все отдал мне. Молодец — парень!»

За время заправки самолеты ушли от Белой, в сторону Минусинска на километров 250. При сильнейшем встречном ветре до Москвы еще лететь да лететь! После первой дозаправки у Борисова загорелась аварийная сигнальная лампочка: «Стружка в масле!» При таком сигнале обычно надо быть готовым в любой момент выключить двигатель. Тем более, что за четыре часа до конечной цели высветилось другое тревожное сообщение: «Мало масла!» Борисов знал, конечно, что при этом сигнале из 24 литров масла оставалось еще 10,5 литров. И подумал: хотя по инструкции в подобной ситуации необходимо садиться, хорошо бы дотянуть до Казани, до своего, «туполевского» заводского аэродрома. Он

стал еще более внимательно следить за давлением в масляной системе и температурой масла — все было вроде бы нормально. (Потом уже выяснилось, что в необычно длительном полете масляные фильтры забились, а масло выгорело. В любой момент могло произойти нечто подобное тому, что случилось у Ковалева при аварии на опытной «105-й», когда из-за масляного голодания заклинило двигатель и машина была разбита на посадке.)

Путевая скорость «45-й» составляла из-за сильного встречного ветра всего 500-550 км/ч, при оптимальном для полета на дальность угле стреловидности крыла 30° (истинная скорость была при этом около 900 км/ч). Риск был велик. Но он не был безрассудным, особенно если учесть важность задания экипажу. Так Борисов и его товарищи долетели вполне благополучно до Москвы. Чтобы на третий день после вылета узнать о большом «шуме» в Женеве...

Вспоминая эту историю, М. В. Ульянов говорил: «В полете на Шантарские острова Василий Петрович все делал капитально... Получили мы команду: слетать на Ту-22М на Шантарские острова с двумя заправками. Взяли мы «154-ю» машину (Борисов был командиром), набрали с собой военных и полетели в Белую, под Иркутск. Туда по команде военных согнали всех участников этой процедуры. У военных это называется постановкой задачи. Расписано было все по секундам, кому, что и когда делать. Пробыли мы там двое суток, обговорили все и вернулись назад. (Тогда было просто: нужен самолет — бери и лети!) Когда мы улетали назад, местные военные дали нам всем по «венику». Буквально, — голяк, сухой, корявый веник. Мы удивились: «Что это такое?» «Приедете домой, поставьте в воду, и увидите, что это такое!» Это был багульник. Через три дня в вазе с водой он покрылся сплошь цветами необыкновенной красоты...

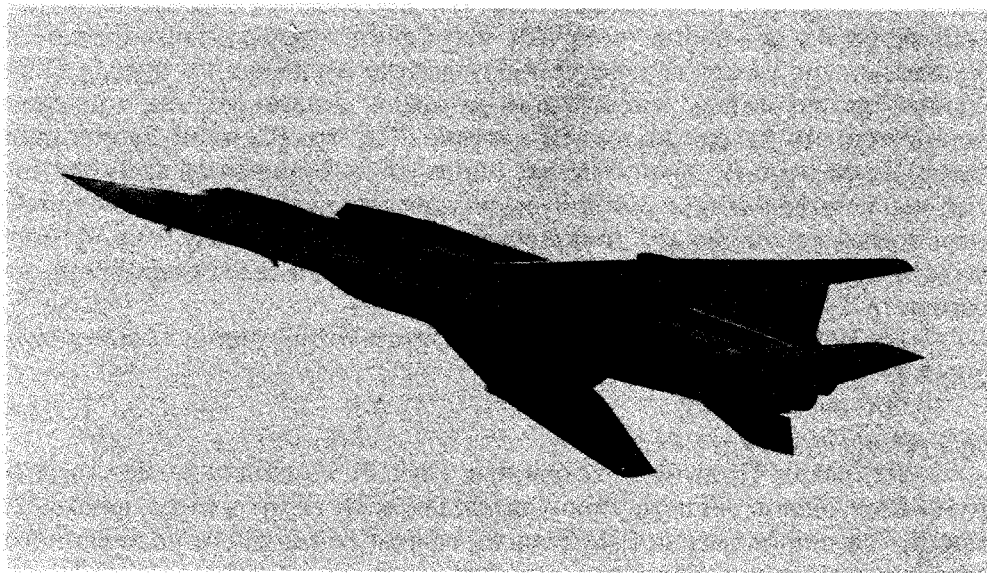
Полет Василий Петрович описал хорошо. Только одно замечание. Когда они возвращались и была плохая погода, Борисов подошел к заправщику, чтобы заправиться, а пилот заправщика «заскулил», что ему не положено заправиться в такую погоду. Василий Петрович «успокоил»: «Не бзди, Маша, я — Дубровский!» И заправился. Эту фразу засекала американская разведка и долго, наверное, не могла понять, что все это значит. На всех обсуждениях, когда ругали нас и доходило до этих слов, все бросали серьезный тон... Попало нам тогда крепко. Борисову не попало, а нам попало: какого черта вы организовали такой полет!? После него заставили на всех машинах «45-х» снять систему заправки. Не только штанги, но трубы вынимали все, всю автоматику, приборы, жгуты. Проверяла специальная комиссия...»

В связи с этой историей я как-то спросил Василия Петровича: «По рассказам многих летчиков, дозаправка в воздухе — особое искусство. И даже такой опытный летчик, как М. Л. Галлай, долго не мог выполнить ее — в самом начале работ в этом направлении...» Борисов согласился и добавил: «Притом заправиться в своей зоне и заправиться, ког-

да ты уходишь от единственного ближайшего аэродрома и не знаешь, удастся ли сконтактировать вновь или нет, — это две большие разницы...»

Однажды я рассказал Василию Петровичу о своем недавнем общении с бывшим Главкомом Дальней авиации страны Василием Васильевичем Решетниковым, по доброй инициативе которого мы обменялись своими книгами. Решетников — летчик, военачальник, но, как выяснилось, и незаурядный поэт, написал яркую, интересную книгу мемуаров, в которой помимо многого прочего проследил судьбу конкурировавших самолетов Ту-22М (или «45») А. Н. Туполева и Т-4 (или «100») П. О. Сухого. Борисов отозвался неожиданно: «Что-то в последнее время Решетников стал нашу «45-ю» обгаживать... Недавно я читал его слова, что надо было «сотку», а не «45-ю» двигать!» Я примирительно возразил: «Да, он «сотку» ставил справедливо высоко — и в книге тоже, но резкой недоброжелательности по отношению к Ту-22М я у него не заметил».

Действительно, машины эти были разного назначения. У Т-4 — гораздо больше скорость и вес машины. Чтобы ввести ее в строй предстояло пройти еще сложный и долгий путь. Бомбардировщик Ту-22МЗ был проще, он был принят на вооружение ВВС и ВМФ страны в 1981 году. Экипаж самолета Ту-22МЗ состоит из 4 человек, размещаемых на катапультных креслах КТ-1. Под фюзеляжем самолета в полуутопленном положении размещается управляемая ракета Х-22, и еще две ракеты подвешены под крылом. Бомбовое вооружение, достигает по суммарной массе 24 тонны при максимальной взлетной массе самолета 124 тонны (а при использовании стартовых ускорителей — 126,4 тонны). Как уже



*Сверхзвуковой бомбардировщик-ракетоносец Ту-22МЗ;  
летчик-испытатель В. П. Борисов (20 июня 1977 г.)*

говорилось, максимальная скорость самолета 2300 км/ч, при крейсерской — 900 км/ч. Практическая дальность 7000 км. Сегодня самолет Ту-22МЗ доведен как весьма совершенный дальний бомбардировщик, способный эффективно поражать оптически видимые и радиолокационно-контрастные, наземные и морские, неподвижные и подвижные цели. В ОКБ постоянно велась и ведется работа по совершенствованию ударных ракетно-авиационных комплексов, и в их числе Ту-22МЗ.

Почему-то Л. Л. Селяков, критикуя «ретрограда» А. Н. Туполева, ничего не говорил об этой хорошей машине, в которой нет ненавистных ему ТВД, в которой нет несоответствия между рациональным углом стреловидности крыла и скоростью полета самолета (как, якобы, — на Ту-95). Почему-то Селяков, без конца ругавший и отсталую науку, ничего не говорил о вкладе многих специалистов ЦАГИ в создание этого мощного самолета, темп производства которого был ограничен 30 самолетами в год протоколом к договору ОСВ-2 между СССР и США...

«У нас с Решетниковым вышел конфликт, — продолжал Борисов. — Он хотел поставить на нашей машине катапультное кресло К-36. Мы были против, потому что наша кабина была сделана под свое катапультное кресло, и если ставить К-36 (слов нет, — хорошее кресло), нам пришлось бы переделывать всю кабину. Ничего путного от этой сложной перекомпоновки мы не приобретали, потому я был категорически против нее. В корректной форме я высказал свои соображения и Василию Васильевичу с его коллегами, когда он собрал нас по этому вопросу: «Хотите погубить хороший самолет — ваше право как заказчиков. Но я в этом участия принимать не буду!» Меня горячо (и, может быть, не вполне тактично по отношению к Решетникову) поддержал Веремей. Хотя мы оба знали, конечно, что Решетников с Главкомом ВВС Кутаховым получили за участие в разработке и внедрении кресла К-36 Ленинскую премию и, естественно, ратовали за него. Мы так и не дали установить это кресло на нашей машине. Так что Василий Васильевич тогда, по-видимому, крепко на нас обиделся...» Борисов со всей прямоотой высказывал общее мнение всех туполевских летчиков, которые «приросли» уже к своему, доказавшему надежность креслу и не принимали никаких перемен. Кресло К-36 впоследствии было поставлено на самолете Ту-160.

— На Ту-22 экипаж катапультируется вниз. Это нехорошо, наверное? — спросил я летчика.

— Это очень плохо!

— А на Ту-22М — уже вверх?

— Да, вверх! При этом в экстренных случаях командир может «выкинуть» всех членов экипажа принудительно, если видит в этом необходимость, — в голосе Василия Петровича, совсем не похожего на экранного героя, послышались решительные нотки.

Разговор перекинулся тогда на стихи, поэзию Василия Васильевича Решетникова, а также сына В. П. Борисова — Игоря. Василий Петрович

вспомнил, что стихи писали и Андропов, и Гитлер, и... Сталин: «Неплохие стихи писал Сталин. Теперь его надо превратить в монстра, в чудовище, поэтому и стараются везде говорить о нем всякие пакости. Придет время. И все станет на свои места...»

«Сталин имел массу заслуг, но он погубил много невинных людей», — пытался я высказать свое суждение о вожде.

«А Ельцин меньше погубил? — взорвался Борисов. — По помойкам ходят фронтовики. Утром — очередь: еду собирают, бутылки. А в это же время власть предержащие воруют миллионами долларов! А что делается с авиацией?! У молодых летчиков-испытателей, вообще у нынешних летчиков-испытателей испытаний-то нет! У всех одна забота: отвезти груз, привезти груз — урвать денег. Разделить добычу, купить что-нибудь на валюту, выпить, закусить, поговорить о приобретениях. Других разговоров нет! Испытаний-то нет! Потому и у меня нет особого желания говорить о своих испытаниях. Вот Алексей Петрович Якимов имел прекрасную аудиторию. Вот кто мастер рассказать, не все обладают таким даром прирожденного оратора. И не у всех — такие благодарные слушатели. Сейчас, по-моему, даже он замолчал. Хотя в свое время рассказывал даже лучше, чем Галлай. Вот Михаила Александровича Нюхтикова надо было уметь слушать. И надо было иметь терпение слушать. А Якимов рассказывает — словно песню поет».

Я как-то спросил Василия Петровича, был ли у него человек, которого он особо выделил бы среди летчиков — как пример для подражания. Он ответил: «Нет, не знаю. У одного я перенял одно, у другого — другое. У тех же «стариков» что-то меня привлекало, а что-то — и нет. У Нюхтикова, к примеру, очень нравилась его въедливость, основательность в подготовке к полету. Когда я летал с ним на «95-й», ему было уже 54 года. И я, помню, восхищался: заходит на посадку, «притрет» машину, она аж шелестит. Восхищался я и думал: неужели доживу до таких лет и буду так летать. А я долетал до 65 лет, и в 62 года летал еще на сверхзвуке!»

Я не раз пытался расспрашивать Василия Петровича о его товарищах-летчиках. Чаще всего эти расспросы были случайными и связанными с каким-либо эпизодом его собственных испытаний. Не всегда он откликался на это охотно. Хорошего выдумывать не хотел. А если что прорывалось критическое, даже слегка критическое, хоть и точное, но малоизвестное, корил себя потом: «Что-то я разговорился...» И просил выбросить «лишнее». Впрочем, о людях достойных говорил всегда пусть сдержанно, но уважительно, без прикрас...

— Вы Федора Федоровича Опадчего знали, — спросил я однажды Борисова.

— Ну, так, в общих чертах, — ответил летчик.

— По-моему, он был одним из самых сильных летчиков своего времени, а время это было золотым в нашей истории. И он был на редкость порядочным, достойным человеком.

— Да-да!



— Не преувеличивал того, что сделал, а сделал очень много. И отдавал должное другим.

— Да-да...

— Говорят, и Николай Степанович Рыбко был таким же светлым человеком среди испытателей.

— Рыбко повезло: к нему хорошо относился сам Андрей Николаевич Туполев. Впрочем, его обвинили в конце его испытательской жизни в том, что он разбил две машины Ту-16. И выгнали с работы. Утверждали, что он в самый неподходящий момент, на посадке убирал закрылки. Он категорически отрицал эти обвинения, но ему не поверили. Прошло около полутора лет, и выяснилось, что дело совсем не в нем, закрылки убирались самопроизвольно, и это — недостаток конструкции, за который надо ответить кому-то другому. Но другие голову свою подставлять не собирались. Честность — качество особенное...

«Запомнилась честность одного нашего механика, — продолжал Борисов. — Механик этот уронил ключ в межбаковое пространство. Достать его оттуда было очень непросто — надо было разобрать пол-самолета. Механик мог промолчать. Но он понимал, что ключ, попав в проводку управления самолетом, способен был привести к ЧП. Доставали ключ два дня. Но избежали больших неприятностей. И узнали человека похвальной честности...»

Василий Петрович весьма строго относился к моей первой книге «Летчики-испытатели», обнаружив в ней некоторые неточности. Но что-то



*В. П. Борисов с радиожурналистом И. Маматовым у самолета Ту-144*

оценил и положительно. О молодом летчике Валентине Назаряне, ставшем поводом для написания этой книги, о его неудачной попытке катапультирования на самолете вертикального взлета и посадки Як-38, он вспоминал: «Назаряна я узнал, когда он попал в эту ловушку. Я был недалеко от КДП, и мне позвонил диспетчер: «Василий Петрович, ЧП на аэродроме! У «вертикалки» колесо лопнуло — послали в зону, катапультироваться!» Через минуту я был у диспетчеров и прослушал все переговоры, надрывные крики летчика, его мат-перемат... Вот, думаю, попал парень. Никак не может катапультироваться, а потом — сел в болото... То, как он выпутался из той ситуации, наверное, аэродром никогда не забудет. Но есть другой вопрос. Ведь парня загнали в капкан. Его же не выпустили еще в самостоятельных полетах с вертикальной посадкой. Конечно, это летчик незаурядный. Но и не более того. Где методический совет? Такие сложные программы, меры безопасности обязательно должны прорабатываться. У нас в КБ ни одна программа не пройдет без метод-совета. Я — председатель метод-совета фирмы Туполева уже много лет. Если простая программа, то много людей мы не собираем. А на такие, как подъем «144-й», «204-й» — перед тем, как выйти в ЛИИ (на метод-совет Министерства), собираем сотни полторы специалистов. Проколы бывают и у нас. Но надо всегда помнить: если эксперимент может идти вкривь, то он обязательно когда-нибудь туда пойдет. Вот говорят о четырехкратном резервировании Ту-144. Но это резервирование на каналах. А может в одну точку сойтись — и тут никакого резервирования нет: обрыв, короткое замыкание — и все!»

Однажды Василий Петрович заметил мне, что та самая книга многое выиграла бы, если бы ее центральным героем, вокруг которого, в основном, построено повествование, оказался не самый обычный летчик-испытатель, а выдающийся, скажем, — Юрий Гарнаев! Я заметил, что высоко ценю Юрия Александровича. Знаю о нем много малоизвестного и значительного, но наслышан и критики в его адрес. Василий Петрович улыбнулся: «Авторитет летчика зависит от его «рейтинга». У Юрия Гарнаева был самый высокий рейтинг в нашем министерстве. И он сам им занимался — этим самым рейтингом!»

Э. В. Елян ценил Борисова, как мало кто другой, но он говорил: «Вася был пацаном, когда Гарнаев прошел не только огонь и воды, но и медные трубы. У него была наредкость тяжелая жизненная история. Я с Гарнаевым познакомился близко, будучи с ним в командировке в Новосибирске. Узнал не только как выдающегося летчика. Юра Гарнаев был очень общительным, коммуникабельным человеком и легко входил в контакт с дамами, расположением которых пользовался. В командировке в Новосибирске мы познакомились с группой артисток из Латвии: Юра — с солидной дамой, которая показывала фокусы, а я — с девушкой из хора. Мы приятно провели три дня. А потом Юра приходит расстроенный: «Слушай, у меня денег нет. Она меня полностью очистила!» Мы вышли из положения: там же был наш, «суховский» завод. Кстати, Володька

Ильюшин там чуть не женился. К нему приклеилась там девица легкого поведения и пригрела Вовку. Тогда друзья-летчики, узнав, что он готов жениться, отобрали у него паспорт и ближайшим самолетом отправили в Москву. Наши матери — Володина и моя — учились вместе в каком-то садоводческом товариществе в Москве...»

Василий Петрович, человек, прямой и откровенный, заметил, что в той книге «Летчики-испытатели» мне как автору не хватило в некоторых оценках не столько критического начала, сколько способности не приукрашивать тех или иных летчиков. Об одном из основных героев этой книги Игоре Волке Василий Петрович не без уважения сказал: «Это страшно везучий человек! Таких у нас — два: он и Веремей! Веремей тоже человек, которого Бог оберегает. ЧП у обоих — в избытке...» Какие именно ЧП, Борисов говорить не стал, и я его не пытал...

Люди, которые мало связаны с испытательским миром и аэродромом, те, кто даже работают в этой области, но кто помоложе, даже они уже многого не знают. А те, которые знают и кто проработал аккуратно многие годы, не разбив ни одного самолета, не убив ни одного человека, те поражаются, как легко все забывается. Так стоит ли молчать, если есть что сказать поучительного? Ответить на этот вопрос непросто.

О Михаиле Александровиче Нюхтикове Борисову говорить было легче, чем о некоторых других, хотя бы потому что в этом рассказе не было никаких внутренних табу. Думается также, что стиль работы обоих летчиков, основательность в подготовке к полетам, жесткая дисциплина, осмысленность действий в сложных ситуациях — были в чем-то схожими. Хотя, что ни говори, они — летчики разных поколений и люди разных характеров. Впрочем, они встречались и в общей, необычной работе.

Полеты с Нюхтиковым на летающей атомной лаборатории, конечно, остались в памяти Борисова. Для того, чтобы принять участие в этой работе, как он вспоминал, нужно было пройти специальную медицинскую комиссию. Требовалось идеальное состояние внутренних органов, зрения. «И те, кто не хотел летать, — вспоминал Борисов, — те не прошли эту комиссию. Прошли Горюнов, Тимошок, прошел я. Михаил Александрович также прошел — он был ведущим по этим испытаниям. Больше никто и не захотел! Молодые, но «ушлые» уже имели «плохое» здоровье...»

Бессонов, который тоже прошел эту медкомиссию (как и Агапов) мог согласиться с Борисовым. Впрочем, дело было не в ушлости летчиков, по его убеждению, а в их большой занятости в то время, в начале 60-х годов. Более того, Бессонов вспоминал, что сам он очень интересовался результатами этих испытаний, но летали по той программе те, кто были в тот момент свободны.

Для таких людей, как Нюхтиков, Борисов, Горюнов, Бессонов, Тимошок, Жила, определяющим обстоятельством в их решимости участвовать в подобной, явно опасной работе была ее значимость.

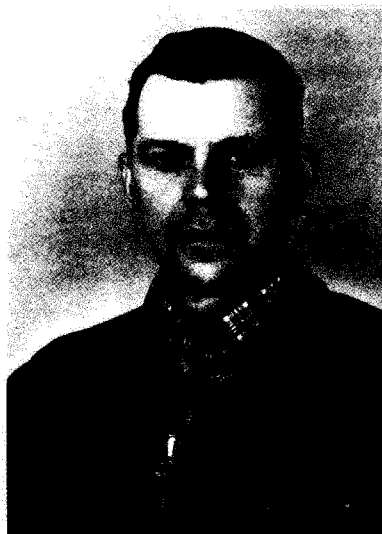
Тогда наступила пора смелого использования атомных реакторов в энергетике, на подводных и надводных морских судах. Надо было прове-

рять возможности их применения и в авиации. Коренной проблемой стала защита экипажа. На самолете Ту-95, который испытывали Нюхтиков, Борисов, Горюнов и их товарищи, вес этой защиты достигал 13 тонн, так что посадочный вес машины возрос до 120 тонн! Нюхтиков дал Борисову три полета на этой машине, и он вылетел самостоятельно. Соответствующую запись Михаил Александрович сделал в полетной книжке Василия Петровича: «Разрешается посадка с весом 120 тонн». Борисов, по молодости, съехидничал: «Михаил Александрович, это что — большое достижение что ли?» «Василий Петрович, что Вы говорите! — удивился Нюхтиков. — Я самому Сухомлину такого допуска еще не дал!» Аккуратность и требовательность Нюхтикова производили сильное впечатление.

В первом же полете на атомной лаборатории случилось непредвиденное. «После взлета на машине, пилотируемой Нюхтиковым, оборудованной уже «котлом» и радиационной защитой, — рассказывал Борисов, — я вдруг почувствовал, мягко держась за штурвал, как он резко ушел до упора по крену. Я смотрю на Михаила Александровича, он — на меня, и думаем, очевидно, каждый: «Что это он так пилотирует?» Я — про «старого», он — про «молодого». Вижу, что он смотрит на меня удивленно, и я снял руки со штурвала. Нюхтиков все понял: «Василий Петрович, перекompенсация у нас с Вами!» Так я впервые столкнулся с перекompенсацией. Потом она случалась у меня — на Ту-110. Естественно, этот дефект был устранен».

В то время у «молодых» работы хватало: много «22-х», много «28-х». На Ту-28 летали Козлов, Бессонов, Агапов, и иногда им помогал Борисов. В основном же он вел «22-ю», и ему помогали многие другие летчики. Все учились друг у друга, учились на своих ошибках и ошибках других.

Со времени обучения в Школе рядом с Борисовым были легендарные летчики. Тот же Сергей Николаевич Анохин... Но летать с ним ему не довелось. А только так, считал Борисов, можно было что-то перенять. В еще большей степени, говорил Василий Петрович, для него было важно общение с инженерами, такими, как аэродинамик П. М. Лещинский, прочнист В. В. Велеско. «У кого-то, — говорил Борисов, — мне нравились определенные человеческие качества: коммуникабельность, порядочность. У кого-то — летные качества хорошие. Не хочу обидеть «стариков», но все они росли на авиации прошлого, в которой не было современной кибернетики, и не требовались большие знания. Нужны были хорошие летные данные, хорошая реакция, глаз, смелость, опыт. Доста-



*Б. М. Тимошок*

точно вспомнить: Якимов с Кубышкиным за несколько дней провели испытания Ла-5. А сейчас испытания идут по 15 лет! Времена совсем другие, совсем другие задачи. Все мои молодые товарищи — летчики-испытатели — кончили МАИ. И по своей теоретической подготовке они были, конечно, выше старых корифеев, у которых был колоссальный опыт. Тот же Нюхтиков: я вот сейчас просмотрел только оглавление Вашей книги о нем. Это ж вся авиация через него прошла. Я этого про себя не могу сказать. У меня налет около 9 тысяч часов и всего около 80 типов самолетов — с модификациями, а у него — больше 200!»

Одним из наиболее талантливых летчиков ОКБ Туполева среди относительно молодых, был, по общему мнению и убеждению Борисова, несомненно, Николай Горяйнов.

— Кажется, он был одним из первых кандидатов на испытания Ту-144? — спросил я Василия Петровича Борисова. — Как и Вы, если б Вам не мешала большая загрузка по «22-й» и «45-й»?..

— Да, — ответил он, — но Горяйнов, редкостный летчик, необыкновенный талант, сгорел от обидного, болезненного пристрастия к выпивке...

Василий Петрович всегда избегал в наших разговорах оценок своих товарищей, как и самооценок. Он не подтвердил, но и не опроверг то, что я слышал об истории испытаний, об успехах и зловключениях Ту-144 от разных людей. Между тем, в том, что эта машина получилась весьма удачной, — немалая заслуга и Борисова. О судьбе этой машины рассказ еще будет продолжен.

Борисова, как и Михаила Александровича Нюхтикова, как несколько других их товарищей по ОКБ, с основанием можно назвать универсалами — столь разнообразны испытанные ими машины, проблемы и задачи, которые пришлось им решать. В этом качестве они были, пожалуй, одними из последних могикан. Опыт, накопленный Борисовым при испытаниях и доводке «45-й» машины, имел неоценимое значение в работе по самолету Ту-160, который впервые поднимал Б. И. Веремей. Достаточно сказать, что управление у этих самолетов было сделано практически одинаковым. Веремей много летал с Борисовым, на том же Ту-144, и многое взял у него.

Борисов летал и на Ту-160 («70»). По управлению эта машина, по его убеждению, была уже проще и приятнее, чем «45-я». Перед первым вылетом Веремея Борисов «полетал» на пилотажном стенде «семидесятки» и сделал немало замечаний, которые тут же были использованы специалистами для доводки системы управления. После этого вызвали летчика-испытателя Н. В. Адамовича, известного специалиста ЛИИ по эргономике, а также молодого, толкового летчика-испытателя ЛИИ В. К. Александрова. С ними Борисов поработал целый день на пилотажном стенде Ту-160, и они, все трое, подписали заключение по управлению.

Поначалу, как говорил Борисов, предполагалось поручить первый вылет машины Ту-160 ему. (Э. В. Елян, и не только он, это полностью отрицали). Но перед Борисовым в это время замаячила заграничная ко-

мандировка — надо было ехать на полгода — переучивать по II категории ИКАО болгар и венгров на «154-й». Василий Петрович позже не особенно жалел о том, что променял «семидесятку» награничную командировку. Тогда он повидал мир, сделав в разных городах Европы около 300 полетов. В те времена это дорогого стоило. «Лишь у Гарнаева был персональный допуск, — говорил Борисов. — И у меня был такой допуск. В ЦК решились на это после самых тщательных проверок. После боевой тематики, да еще какой: «Бэкфайр!» Решиться на это им было, очевидно, непросто».

Он, кстати, поработал тогда весьма успешно. (Как успешно работал всегда, когда ему приходилось участвовать не только в демонстрационных полетах, но и во всякого рода разборах, полетах после тех или иных происшествий и у нас, и в дружественных странах).

А с «семидесяткой» в это время занимался Веремей. Еще до отъезда Борисов, как он сам вспоминал, не слишком деликатно покритиковал специалистов, которые поставили в носу самолета огромную заправочную штангу (как на Ту-95). Им это не понравилось, и это дошло до Еяна. Выговаривая Борисову замечание в связи с тем, что тот не вовремя собрался в командировку, Еян, как рассказывал Василий Петрович, поделился озабоченностью с выбором командира экипажа на столь ответственную машину. Борисов назвал Веремея...

Эдуард Ваганович, прочтя эти строки, заметил: «Этого не было! У меня разговора с Борисовым на эту тему не было никогда! Он с «семидесяткой» многое путает...»

Говоря об универсализме туполевских летчиков, мы должны сознавать, что дело не только и не столько в личном таланте пилотов. Хотя и это немаловажно. Ведь одно дело боевые самолеты, к тому же столь разные: Ту-16, Ту-95, Ту-22, Ту-22М, Ту-128, Ту-160. И совсем другое — самолеты гражданские, пассажирские: Ту-104, Ту-110, Ту-114, Ту-124, Ту-134, Ту-154, Ту-144, Ту-204, Ту-334 — тоже далеко не всегда похожие самолеты. Особые требования к летчикам — это и особенность времени (политического, экономического, научно-технологического), и специфика ОКБ, его лидеров. Такое уникальное стечение благоприятных обстоятельств для самовыражения летчика, рвущегося к столь разной работе, вряд ли когда повторится.

Так или иначе, когда во главе экипажа требовался особо надежный командир: будь-то особо ответственные или опасные испытания, демонстрации или будь-то особо важные пассажиры — вспоминали, не в последнюю очередь, Борисова. Как в свое время — того же Нюхтикова или Якимова... Возможно, потому памятных эпизодов с полетами и на пассажирских самолетах, особенно с испытательными, у Борисова было также предостаточно. Вот лишь некоторые из них.

Уже упоминались осложнения в испытательных полетах, связанные с перекомпенсацией органов управления. С ней Борисов (вместе с А. П. Якимовым) столкнулся также при испытаниях самолета Ту-110.

Этот четырехдвигательный самолет, в отличие от его ближайшего двухдвигательного «родственника» Ту-104, не пошел в крупносерийное производство, но по нему было проведено немало интересных испытаний.

На самолете Ту-110 была недостаточно мощная взлетно-посадочная механизация. В ОКБ совместно с ЦАГИ было решено проверить возможность необходимого уменьшения скорости отрыва самолета на взлете и скорости приземления на посадке за счет использования сдува пограничного слоя и повышения подъемной силы самолета. Это позволяло рассчитывать на значительное сокращение взлетно-посадочной дистанции самолета. Система была непростой: воздух для системы сдува, как обычно, отбирался от двигателей и по специальным патрубкам подводился к закрылкам, на которые выдувался струями. Двигатели приходилось держать на большем режиме малого газа (на «промежуточном упоре»), чем обычно на том же самолете без сдува пограничного слоя. Этих машин сделали совсем немного — три или четыре экземпляра: у них горели двигатели, то не запускались, то выключались, и было с ними немало неприятностей. Чтобы обеспечить полет на возрастающих углах атаки, было предусмотрено изменение угла установки стабилизатора и увеличение угла отклонения руля высоты вверх. Больших углов атаки эта машина ранее «не проходила», не успела, поскольку работу закрыли.

И вот теперь Ту-110 решили использовать в качестве летающей лаборатории для исследования сдува пограничного слоя с закрылков. Надеялись добиться выхода самолета на большие углы атаки при малых скоростях полета — без «подхвата» и при сохранении высоких несущих свойств машины.

Сдув пограничного слоя оказался весьма эффективным: Борисов отрывался на скорости 208 км/ч, в то время как без сдува скорость отрыва составляла 280 км/ч. Данила Степанович Зосим, руководитель испытаний, опасался даже, что Борисов мог отбить хвост своего самолета — столь велик был его угол атаки на взлете. Руль высоты, который прежде отклонялся на 22°, теперь достигал угла 29°!

Борисов начинал испытания с нормальных скоростей взлета и захода на посадку. От полета к полету скорости отрыва и приземления постепенно уменьшались. Все шло нормально — пока не дошли до минимальной, по заданию, скорости 190 км/ч. Испытание было весьма опасно, поскольку, в отличие от Ту-104, поведение самолета на больших углах атаки и малой скорости не было, повторимся, обследовано.

«Сейчас бы я этого уж точно не сделал бы, — признавался Борисов. — Нужен очень хороший глаз. Нужно очень точно подводить машину к земле — ни высоко, ни низко, а в самый раз! Вторым у меня был Алексей Петрович Якимов... И вот я подвел машину. Беру, беру, беру штурвал на себя... Дошел до 190 км/ч... И вдруг! Штурвал резко и самопроизвольно пошел у меня до упора на себя, баранку полностью выбило до упора влево — крен! Нос машины быстро пошел кверху, и его градусов на 30 развернуло влево. Я успел за одну четверть секунды отклонить штурвал в проти-

в противоположную сторону, на парирование крена и отдать его от себя!» «За четверть секунды?» «Да, это потом увидели по записям. Все же при этом слегка чиркнули бетонку крылом — благо, были уже у самой земли. Нос опустился, скорость была невелика. Ударился одной стойкой шасси и законцовкой крыла. Машина не успела отойти от земли, уменьшился угол скольжения, и в конечном итоге все обошлось благополучно.

Петр Михайлович Лещинский, абсолютный авторитет для летчиков в аэродинамике, что-то усомнился: «Не пойму, что случилось: или самописцы врут, или что иное, но знак не тот! Не тот знак усилий на штурвале... Но похоже на сваливание...»

Стали разбираться с тем, как и почему свалился на 190 км/ч, почему выбило штурвал — по тангажу и крену, — продолжал Борисов. — Уговорили меня слетать с другим весом. И хотя начальник базы М. Н. Корнеев запретил мне приближаться к достигнутой скорости сваливания и установил ограничение — 230 км/ч, я «во имя науки», по прямой просьбе главного аэродинамика фирмы А. Э. Стерлина, точнее его сына, защищавшего на этой «110-й» кандидатскую диссертацию, повторил полеты: сначала на 230, на следующий день — на 220, затем — 210, 200 км/ч — с другим весом...»

Василий Петрович, чувствуя объективный изъян машины, долго сопротивлялся этой программе полетов. Полушутя он предложил «заказчикам» этой программы слетать с ним «в качестве заложников». В конце концов, он уступил, но был особенно, предельно внимателен при заходе на посадку. После выравнивания все повторилось: штурман отсчитывал все уменьшавшуюся скорость, вплоть до заданной, и вдруг самолет резко взмыл вверх, развернулся на 35° — 40° влево, и, несмотря на то, что летчик парировал разворот полным отклонением рулей, машина свалилась на крыло.

После этого анализ специалистов был уже более глубоким. Обнаружилось, что поскольку самолет не проходил испытаний на предельных углах атаки, то осталось невыясненным, что у него на больших углах атаки наступает перекомпенсация рулей. При этом рули самопроизвольно и мгновенно отклонялись до упора, и самолет сваливался в штопор. Рядом — земля, но все кончалось относительно благополучно лишь благодаря поразительной реакции летчика.

Вот что рассказывал он сам: «Когда приближался к двустам, тащу, тащу штурвал с предельной осторожностью. И вдруг, бах! То же самое! Штурвал снова выбивает, но в противоположную сторону. А те, кто наблюдали посадку, рассказывали потом, что с ужасом ожидали, что машина вот-вот свалится — столь велик был угол атаки. И на этот раз повторилось предыдущее. При небольшом, градусов на 10 отклонении штурвала по крену, он независимо от меня резко поворачивался — до упора, на 120°! Но опять успел спарировать момент крена — другого уже знака. «Стесали» законцовку крыла. Теперь уже после расшифровки записей П. М. Лещинский и его специалисты разобрались определенно: перекомпенсация



руля высоты! Матерчатая аэродинамическая компенсация оказывалась чрезмерной...»

— И одновременно у элеронов тоже?..

— Да, одновременно по двум каналам, у рулей высоты и элеронов... Однажды, помнится, заходил на посадку на малую полосу, где сейчас устраивают стоянку самолетов на аэрошоу. На планировании скорость машины 240-250 км/ч. Идем, идем... И вдруг! Как повалилась она у меня на ильюшинский ангар! Я ору: «Толя, газ!» (Вторым был Толя Липко.) Сам держу, как могу, ногу дал до отказа. Толя прибавил обороты, скорость увеличилась, сели...

Вот такая работа была, — продолжал Василий Петрович. — И когда МАИ кончал, в качестве спецчасти дипломного проекта выбрал сдвиг пограничного слоя с закрылков. В основе была



*А. С. Липко*

уникальная, как говорили, испытательная работа, проведенная впервые в мире. Опасность ее состояла в том, что если прекратится подача воздуха, или по ошибке стянешь фиксатор рычага управления двигателем — РУД'а на малые обороты, тут же сдвиг прекращался — со всеми вытекавшими из этого последствиями...

— Ну, на серийных машинах сдвига нет пока что...

— Да, не пошла эта вещь. Потом микояновцы пробовали — у них тоже ничего не получилось...

...Одно из памятных происшествий Борисова, также благополучно завершившееся, было связано с Ту-124. На этой пассажирской машине Ковалев с Борисовым перевернулись на спину. До этого на Ту-104 уже переворачивались Ковалев с Козловым, исследовавшие

большие углы атаки. Подобную же работу Анохин с Комаровым проводили на Ту-16... «Так вот, у Ковалева и Козлова, — рассказывал Борисов, — когда они свалились, на высоте около 11 км, машина перевернулась на спину. Если б Ковалев был получше подготовлен и знал бы, что самолету все равно, в каком он положении, если углы атаки у него закритические, а сейчас это известно и молодым ребятам, то отдавал бы штурвал от себя. Потом уже, когда уйдешь с этих углов, тогда, чтобы не завалиться в штопор, надо выводить из крена. Таков принцип для тяжелых машин! А он, начав выводить, убрал газ, взял штурвал на себя и с переворотом ушел вниз, разогнался до 900 км/ч и вытащил где-то на 5-6 тысячах метров! Как она не разломилась — удивительно. Он пришел к Зосиму, ударил шлемофоном об стол: «Сволочи, убить хотите?!» Горячий был парень. Ему задают вопрос: «А как ты выводил?» Он рассказал. Ему разъясняют, что неважно, в каком положении самолет — нормальном или переверну-

том. Надо уйти с закритических углов! Штурвал-то от себя надо давать, а не на себя тянуть! Ты бы мог попасть в плоский перевернутый штопор!..» Только после этого Ковалев несколько успокоился...

Борисов проводил работы по исследованию больших углов атаки на Ту-22, Ту-22М и в меньшей мере — на Ту-104, Ту-134, Ту-154, передавая полученный опыт строевым летчикам и линейным летчикам «Аэрофлота». Он же провозил на подобных режимах сваливания (на учебно-боевом самолете Ту-134 УБЛ) А. И. Талалакина, который поднимал потом Ту-204. Василий Петрович рассказывал, что Талалакин, как только свалился (на Ту-134 УБЛ), стремился, прежде всего, вывести машину из крена. Борисов останавливал его: «Ты сейчас закрутишь ее в штопор! Нельзя этого делать. Сначала: штурвал от себя! Уходи с этих углов атаки, теряй высоту, разгоняйся, потом выводи из крена!» «Научился!» — удовлетворенно говорил Василий Петрович.

Майя Исааковна Лейтес много работала с Борисовым и говорила о нем: «Это был уникальный летчик! Почему он не допустил крупных аварий и катастроф? У него было редкостное мастерство. Он знал аэродинамику, он знал систему управления. Он видел наши уравнения и мог сказать: «У тебя этот коэффициент — не в ту сторону, и этот — не в ту...» Он не только многое знал, но он был в прекрасной физической форме».

Все это, несомненно, так. Действительно, и своему образованию, и своему здоровью, своему летному и человеческому долголетию Борисов уделял так много внимания, как мало кто другой из летчиков. Как рассказывал мне сам Василий Петрович, он тщательно готовился к каждому предстоящему полету и дотошно анализировал предыдущие. Важнейшую роль в этом процессе он, как и все настоящие профессионалы, отводил подготовке психологической. Ко многим из тех аварийных ситуаций, с которыми он столкнулся в полете, он был готов заранее. Готов был и к тем, которые, слава Богу, в жизни не возникли, но остались в недрах памяти его внутреннего тренажера, в его мыслительных «полетах во сне и наяву»...

Памятен Борисову взлет из Казани по снегу, на Ту-134. Была суббота, все пассажиры, а это были работники ОКБ Туполева во главе с главным конструктором Д. С. Марковым, рвались домой после длительной командировки. Но глубина снега достигала 30 см, и дул боковой ветер, не менее 10 м/с. Руководитель полетов отказался разрешить полет и предоставил право принятия решения на этот счет командиру экипажа Борисову.

Откопали лопатами дорожки по 5 метров ширины перед каждой стойкой шасси — для разбега. Бежали на разбеге 2 км. Руководитель полетов говорил потом, что взлет производил жутковатое впечатление: самолета не было видно, были видны лишь всполохи снега, вылетавшего словно из сверхмощного снегоочистителя. В процессе разбега летчик все время ювелирно работал тормозами — машину стягивало с полосы, а переметы снега мешали необходимому приросту скорости. Все же взлетели! Но на этом сложности экипажа не окончились. Не менее экзотичной стала посадка — ночью, в Шереметьеве, в сильный снегопад. При включении све-

та фар высветились яркие нити, или иглы, которые вызвали почти полную потерю пространственной ориентации пилота: при казавшемся левым крене фактический крен был правым! Это было настолько опасно, что Борисов дал команду второму пилоту Валерию Молчанову — выключить свет фар. Включили фары лишь перед самой посадкой, перед касанием полосы. Так что и взлет, и посадка в тот раз были по-своему опасными и потому памятными...

В другой раз Борисов взлетал на самолете Ту-134, с министром П. В. Дементьевым на борту, с заводского аэродрома в Улан-Удэ. Стояла жаркая погода, около 35° в тени, аэродром находился на высоте 500 м над уровнем моря, а длина его полосы составляла всего 1600 м. Борисов чувствовал, что с полными баками ему в таких жестких условиях не взлететь. Вместе с инженерами он выполнил расчеты, подтвердившие его опасения: требовалась полоса длиной как минимум 1800 м. Он приказал слить 3 т топлива и отбуксировать самолет на самое начало взлетной полосы. Сам Дементьев с напряжением следил, как машина оторвалась буквально от последней плиты аэродрома. После этого министр зашел в кабину экипажа и сказал Василию Петровичу: «Передай сейчас же директору завода, чтобы немедленно наращивал полосу!» Вскоре ее длина была увеличена до 2500 м...

Однажды экипаж самолета Ту-154 во главе с командиром В. П. Борисовым попал в сильную грозу в Африке. Василий Петрович возглавлял группу из 9 специалистов, которая в октябре 1972 года демонстрировала новый советский пассажирский самолет в ряде стран Африки: в Египте, Тунисе, Марокко, Судане и Эфиопии. Сначала выполнили демонстрационный полет в Египте — для авиакомпаний и министра транспорта, показав основные достоинства машины. После этого надо было перелететь в Аддис-Абебу, в Эфиопию, это примерно в трех с половиной тысячах километров от Каира. На борту было 7 т груза: запчасти, продукты питания, радиостанции — для автономной работы экипажа в любых условиях. «Эфиопия до того, как коммунисты взяли там власть, была раем земным, — рассказывал Борисов. — И в наш самолет набралось очень много египтян, желавших попасть туда. настолько много, что служба безопасности ничего не могла сделать с ними — так они набились в самолет. Потом уже я понял, что египтяне нарочно оттягивали время взлета перегруженного самолета — оно пришлось на жару в 40°. Потом сорок минут самолет с запущенными двигателями, двигаясь по рулежной дорожке, не мог получить разрешение на взлет — это тоже было своего рода проверкой...»

Наконец, экипаж взлетел и взял курс на Аддис-Абебу. Вскоре выяснилось, что радист Николай Майоров никак не может выйти на связь с нею — молчит Аддис-Абеба, а впереди ощущалось развитие мощного грозового фронта. В кабине экипажа находился лидероващик — египтянин. Он разъяснил, что Аддис-Абеба находится в огромной чаше, и если там случается гроза, то она может не уходить оттуда многие часы. А ближай-

ший аэродром, Асмарра, — в тысяче километров. Но ничего страшного не случилось. Пришли в Аддис-Абебу и, несмотря на сложные условия захода на посадку, благополучно сели. Через час Борисов демонстрировал уже свой самолет руководству республики и маршалу авиации — несмотря на грозовую обстановку. Вечером, когда согласно плану надо было улетать — в ночь — обратно, в Каир, гроза разыгралась не на шутку. Взлетели, набрали максимально возможную на груженом самолете высоту — 12600 м, но сплошная грозовая стена была и на этой высоте! «Локатор «сдох», — рассказывал Борисов. — Выключили его, перешли на красный свет в кабине. И сидим: штурман, два летчика — следим, где чуть-чуть посветлее. Когда полыхнет молния, видно — где просвет. Но видно также, что эта сплошная гроза подымается тысяч до 17! Штурман мне говорит: «Петрович, мы же на Асуан идем, а там наши ЗУР'ы — зенитные ракеты! Я отвечаю: «Они в такой грозе нас не увидят...» А перед тем во время войны Египта с Израилем уже был сбит израильский пассажирский самолет над Средиземным морем. Так или иначе, но когда добрались до Каира, здесь нас ждала тихая, звездная ночь. А в грозу машину трепало так, как не трепало никогда...»

Но гроза, хоть и небывалая, была не единственным ярким впечатлением Борисова об этой африканской командировке. Через день-два Ту-154 направился в следующую страну — Судан. На борту самолета, выполнявшего демонстрационный полет, находились местные авиационные специалисты, летчики, бизнесмены. И они были поражены условиями, в которых была выполнена посадка. Хартум, в переводе на русский, означает буран, пыльную бурю. Справедливость этого определения Борисов и его экипаж поняли вскоре сполна. Как и аэропорт Аддис-Абебы, аэропорт Хартума не имел никаких технических средств, облегчавших заход на посадку. Но, к тому же, разыгралась еще непроглядная пыльная буря. За века подобных бурь здешний песок превратился в мельчайшую взвесь. В дополнение ко всему ветер достигал 20 м/с и дул поперек полосы, жара — под 40°. Но главное все же было в том, что не было видно ничего. При заходе на посадку предел видимости не превышал 1 км, а когда самолет садился уже, он снизился до 0,5 км. Единственный «ориентир» — одна приводная радиостанция — находилась в 4 км от края полосы и не в створе полосы, а в стороне от нее, в 600 метрах! Лишь на высоте 50 м Борисов увидел землю, но, как оказалось, полоса располагалась под большим углом к направлению движения самолета. Была опасность не погасить снос и снести колеса тяжело груженой машины, потому Борисов решил уходить на второй круг, но, не доверяя подрастерявшемуся лидерующему — египтянину на борту, дал штурману строгое указание: «Лева, давай схему! Точненько все до одной буковки, до секундочки — выписывай!» Прошли точно по схеме, зашли на посадку, полоса оказалась точно под самолетом впереди него, так что был виден край полосы. Борисов повернулся ко второму пилоту Кульчицкому: «Коля, держи скорость!» Подошли к краю полосы и плавно сели. Побежали по

полосе. А руководитель полетов на КДП спрашивает командира: «Где вы?» Борисов ответил: «Мы на полосе, все нормально. Куда рулить?» «Рулите пока по полосе, я вас не вижу! Машину не высылаю, потому что ничего не видно...» Потом Борисов разглядел здание аэропорта и зарулил на стоянку. После обеда техники проверили двигатели — боялись песка. Но пыльная взвесь оказалась не столь опасной. И вечером самолет покидал уже Хартум. За целый день никто другой не прилетал сюда и не улетал отсюда. Местный шеф-пилот сказал нашим летчикам, что здесь никому и в голову не могло прийти, что в такую погоду можно сесть на этом аэродроме. «Так, в грозу и пыльную бурю, — говорил Борисов, — мы завоевали авторитет нашему самолету. После египтяне купили самолеты Ту-154. Года три проработали на них. После чего самолет показался им неудовлетворительным, и они вернули обратно все закупленные машины...»

На следующий день после возвращения из Хартума в Каир Ту-154 стартовал в Тунис. Вот там-то экипаж попал в настоящий рай Средиземноморья... После недельного роскошного отдыха экипаж перелетел в Марокко — Рабат, Касабланку, Танжер. Потом через Италию вернулись домой. И вот при возвращении в Москву случилось очень серьезное, действительно чрезвычайное происшествие. Самолет прилетел ночью в Шереметьево. Вышли из-под облаков, снизились до высоты круга — 500–600 м, зашли на посадку. Вдруг — на третьем развороте — самолет потащило вниз с вертикальной скоростью около 15 м/с. Борисов и почти одновременно с ним второй пилот Кульчицкий что было сил потянули штурвалы на себя, пытаясь одновременно триммировать машину с помощью кнопки триммера — на кабрирование. Безуспешно — вертикальная скорость снижения самолета продолжала расти.



Самолет Ту-154

— Как гидравлика, как пульт АБСУ?

— В норме! — тут же доложил командиру инженер М. В. Ульянов. Оба летчика в полную силу тянули штурвал «на себя», чтобы предотвратить снижение, а штурвал не шел — заклинило! Командир дал команду переключить освещение кабины на красный свет — никакого эффекта! Самолет продолжал увеличивать вертикальную скорость снижения.

По требованию Борисова, бортинженер доложил о работе гидросистемы, электросистемы, об информации с пульта поиска неисправностей системы управления — «отказов» не было. Командир дал указание выключить систему автоматического управления. Команда была мгновенно и четко выполнена М. В. Ульяновым. Лишь после этого — вздох облегчения: управление освободилось! Экипаж зафиксировал высоту — 180 м. На этой высоте удалось предотвратить снижение самолета. Самолет медленно начал набирать высоту. Но была выключена система автоматического управления. Остался один резервный авиагоризонт, и был возможен заход на посадку только визуально. Командир дал команду второму пилоту следить за огнями посадочной полосы и не терять ее из виду. Полет закончился благополучно...

«Стали разбираться уже на земле, — вспоминал Борисов. — Ничего не понимаем — отчего это произошло? Тут начали недоброжелатели высказываться: “Да. Наверное, триммер вы загнали, бывает такое”, — это Агапов. Молчанов, грамотный, очень грамотный летчик, тоже как-то сказал мне: “Василий Петрович, а вам не это надо было делать тогда в Шереметьеве...” “А что надо было делать?” — спросил я. “Надо было переключить с положения ‘полет’ на положение ‘взлет-посадка’, пружину надо было отключить, и все было бы в порядке. Мы так делали, и все нормально!” Я ему ответил: “Ты, умник! Мы его вдвоем тянули-то, МП-250. Мы его зажали, что он буксовал! Никогда в жизни он не переключился бы — вдвоем тянем!”

Потом Юровский — аэродинамик — тоже какие-то сомнения высказывал. Я поехал к главному конструктору Егору Сергею Михайловичу. Он мне говорит: “Василий Петрович, я Вам верю, но вот видите — особенно Юровский выступает со своей версией”. Я — к Юровскому. У нас прежде были отличные отношения, а тут — поругались даже. Словом, хожу я, маленько как-то оплеванный.

Проходит восемь месяцев. Полетели мы показывать эту же машину румынам. С тем же экипажем, только второй пилот — В. А. Севанькаев. На том же месте, перед третьим разворотом, только днем — все видно лучше — произошел тот же самый неуловимый, хитрый отказ. Машина пошла вниз с вертикальной скоростью 20 м/с. Второму кричу: “Тащи! Сколько силы есть — тащи!” Леве Сикачеву говорю: “Как Молчанов говорил, — переключи с ‘полета’ на ‘взлет-посадку!’” Переключил, тащим, тащим — никакого эффекта, все как было, так и осталось. Радист Майоров запротестовал, сидя сзади “на облучке”: “Мужики, мужики, хватит, что вы делаете, убьемся же! Выводите!”»

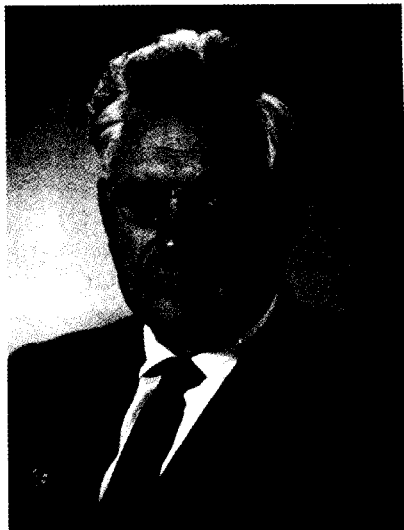
На сей раз были выполнены все пункты инструкции, но самолет продолжал снижаться с большой вертикальной скоростью, и, убедившись, что самолет не выйдет из снижения, командир снова дал команду выключить САУ. Так же, как в прошлый раз, управление мгновенно восстановилось, все повторилось. Зашли, сели с выключенной демпферной частью...

Эта история стоила Борисову и его товарищам немалых нервов. Работала, естественно, аварийная комиссия. И некоторые наиболее рьяные члены комиссии продолжали обвинять летчика в том, что не все его действия были выполнены по инструкции. Но главный конструктор самолета С. М. Егер с самого начала событий был на стороне экипажа.

Когда тот самый отказ произошел во второй раз, Борисов тут же позвонил Сергею Михайловичу и доложил: «Все повторилось — один к одному, точно так же». Он забеспокоился: «Что же делать — румыны уже выехали к вам?..» Я ответил: «Могу им показать аккуратненько, на взлетно-посадочной пружине — взлет и посадку сделаю» Егер попросил: «Василий Петрович, только поаккуратнее! Чтоб перегрузку там не хватанули!»

— Слетали, — рассказывал Борисов. — Не стали пружину на «полет» подключать. Все обошлось. Приехали мы на базу, собрал я летный состав и выдал всем нашим умникам, и Агапову в их числе. Кстати, Сухов, который поднимал «154-ю», тоже считал, что «виновато» наше неаккуратное обращение с триммером: «Наверное, Василий Петрович триммер загнал!» И ему досталось. Может быть, — в меньшей степени, потому что мне о своих сомнениях он говорил в глаза.

Специалисты выяснили, что этот экземпляр машины, так называемой «двенадцатой», имел свою особенность. На «двенадцатой» в проводке управления вместо полетного загрузителя стояла труба, и она упиралась в перегородку. Перегородка была слабая, и при больших усилиях она деформировалась... Решили, пока можно летать. А потом перегородку сделали жесткой. Труба уперлась в эту перегородку, и «ни туды, ни сюды!» Вот такая была штука. На всех машинах, потом уже была сделана доработка, были сделаны пружины, чтобы их можно было обжимать и за счет больших усилий — отклонять руль высоты на больший угол. Позже Сухов спрашивал меня, надо отдать ему должное: «Как мне быть? Как мне летать?» Он вскоре после этого полетел в Париж на салон, где должен был демонстрировать Ту-154. Он спрашивал: «У меня высота 100–150 метров, как мне делать маневры?» «Вот так и делай», — отвечал я.



*С. М. Егер*

«А если будет, как у тебя, тогда что?» «Тогда в землю врежешься — и все, — успокаивал я его. — Отключи полетную пружину — и летай!»

Румынам я так и показывал машину на взлетно-посадочной пружине, в положении «взлет — посадка». То есть, — без ограничения: можно тянуть и достигать любую перегрузку. Более жесткая пружина была сделана из благих побуждений, чтобы на большой скорости машина не могла выйти на большую перегрузку, — закончил Василий Петрович.

Э. В. Еяну также довелось поработать по «154-й». Занимался он ею и с болгарами, и с румынами. Он говорил: «Борисов зря выпячивает только себя. А что Сухов делал? Вася летчик был прекрасный, слов нет. Но однажды (это было в канун его 50-летия) я пришел из отпуска — ко мне подходят три молодых летчика с жалобами на то, что он их отстраняет от полетов. Я с ним крепко поругался тогда, потому что я делал ставку на молодежь. Молодые — это Воронченко, Шеффер, Махалин, Дралин, Баскаков. Борисов косился на это. Тогда было принято брать правыми на некоторые полеты слушателей Школы. Так я сам слетал с Перелетом на опытной машине (предшественнице той, на которой он погиб) — с опытными двигателями. Эта практика хороша для обучаемых, но для дела это было неразумно и небезопасно. Я решил, что надо набирать своих, туполевских ребят, чтобы летали полностью укомплектованные — свои экипажи. Чем это все кончилось?.. Я пытался использовать также достижения наук, подсказывающих, когда у человека “тяжелые дни” и нежелательно поручать ему сложную, напряженную работу. Были известны исследования на этот счет серьезных ученых. И это встретило неприятие Борисова: “Будут они указывать, когда нам летать...” Вася подключил к себе Воронченко, Шеффера, и они завозились: не хотели, чтобы кроме медицинского контроля был еще такого рода контроль — психологический. Хотя это, наоборот, могло каждому как-то помочь... Вспоминаю нежелание лететь Ковалева...»

Кстати, запомнилось воспоминание о том же писателя, в прошлом сотрудника ЖЛИиДБ А. А. Мистакиди. Он рассказывал: «Надо сказать, случай Борисова на “154-й” обсуждали многие специалисты, и их взгляды не всегда совпадали с представлениями Василия Петровича. Сергей Тимофеевич Агапов говорил: “После того, как у Борисова с Кульчицким случился отказ на ‘154-й’ при возвращении их из Африки, меня заставили повторить эту штуку. Борисов на меня потом обиделся, потому что я сказал: ‘Подумаешь, силенки просто у них не хватило!’ Мы полетали с Молчановым. Я ему говорю: ‘Усилия нужны очень большие, но вытянуть ее — можно!’ Я не помню всего точно, но думаю, у Борисова случился отказ автоматического блока системы управления АБСУ, не работали бустера, и надо было управлять вручную. Конечно, нам было проще, мы уже все знали и были готовы, а у них все произошло ночью, да к тому же на малой высоте. Молчанов, хоть был и моложе меня, но оказался физически послабее. Но тем не менее каждый из нас (и тем более вдвоем) мы могли ‘вытянуть’ машину вручную”...»



М. В. Ульянов весьма обоснованно считал, что эти выводы некорректны. Во-первых, Агапов с Молчановым пытались имитировать ситуацию на другом самолете, с нормальным полетным пружинным загрузателем, а не с трубой. Во вторых, на Ту-154 ручного управления просто нет.

Главное в этой истории, как я понял Борисова, состояло в том, что аналогичная система стояла на самолете Ту-144, разбившемся в Ле Бурже... С этим почти никто из специалистов не согласен. Елян говорил даже: «Весь рассказ Васи об отказе на Ту-154 и о том, что аналогичная система стояла на Ту-144... Это какая-то путаница! На этих самолетах стояли разные системы управления...»

О тех приключениях, которые случились с экипажем Ту-154 в демонстрационных полетах для египетских авиакомпаний мне подробно рассказывал также М. В. Ульянов. В чем-то он повторял рассказ Борисова, а также Майорова, но в чем-то дополнял их и уточнял. В надежде на то, что эту книгу прочтут авиационные специалисты, попытаемся вместе с Михаилом Владимировичем ответить на извечный вопрос «Как не надо делать!» Руководителем той экспедиции был ведущий конструктор Лев Александрович Корнев, командиром экипажа Василий Петрович Борисов, вторым пилотом Николай Евгеньевич Кульчицкий, штурманом Лев Степанович Сикачев, бортрадистом Николай Федорович Майоров, бортиженером Николай Сидорович Александров, бортэлектриком Юрий Николаевич Кузьменко, ведущим инженером по оборудованию Вениамин Михайлович Чернов, старшим авиатехником Николай Михайлович Космачев... — всего восемнадцать человек. И среди них был ведущий инженер Михаил Владимирович Ульянов. Он вспоминал: «Командира подбирали по принципу: кто выполнит работу лучше всех! Остальных членов экспедиции выбирали по тому же принципу, но с согласия командира.



*Л. С. Сикачев*

Следующим участником описываемых событий был самолет «Ту-154 № 85012». 9 февраля 1972 года на самолете № 85014 был выполнен первый полет на Ту-154 с коммерческими пассажирами. К этому полету были подготовлены два самолета: тринадцатый (№ 85013) и четырнадцатый (№ 85014), полетела, естественно, машина № 85014. Готовили самолеты к важному событию не менее полугода. Дорабатывали по замечаниям акта государственных и эксплуатационных испытаний, с бесконечными облетами и летными оценками. Ра-

боты были завершены, утверждена, как теперь называют, типовая конструкция. Самолеты приняты заказчиком. Можно возить пассажиров. В это время на самолете № 85012 выполнялись демонстрационные полеты,

проводились испытания по отдельным, мелким программам, отрабатывались варианты внутреннего интерьера. На самолете не был выполнен перечень работ, необходимый для пассажирских перевозок. Не были заменены некоторые системы на новые, более надежные (например, дальняя радиосвязь). Самолет не был принят заказчиком. В формуляре самолета имелась запись: «Годен для летных испытаний». Следовательно, возить пассажиров на этом самолете запрещено. Существовала инструкция по организации и проведению демонстрационных полетов за рубежом. По инструкции составлялась программа подготовки и проведения демонстрационных полетов, с указанием предельных режимов полетов, описанием маневров и маршрутов. Программу подписывал главный конструктор, согласовывало Управление летной службы (УЛС) и утверждал заместитель министра. Далее выполнялся облет самолета, составлялся акт готовности самолета и экипажа к выполнению демонстрации. После утверждения акта УЛС выдавало временное «Удостоверение летной годности». По этому удостоверению разрешались полеты за границу и перевозка служебных пассажиров. Все, вроде бы, четко, но недостаточно. Мы протащили через это сито, сами того не желая, неисправный самолет. Программа облета не требовала ответа на вопросы готовности самолета к выполнению всех возможных режимов полета, а лишь подтверждала общую работоспособность. Акт готовности содержал формальные вопросы о наработке и остатках ресурса. Не требовалась официальная, за подписью заказчика, справка о выполнении всех действовавших на тот момент доработок и бюллетеней. Не было Руководства по летной эксплуатации, отредактированного под данный экземпляр самолета, с описанием его индивидуальных особенностей. Однако, у нас был энтузиазм и полная уверенность в себе и нашем замечательном самолете...»

То первое африканское турне Ту154 по странам северной и центральной Африки потребовало огромной, напряженной работы весьма ограниченной по составу команды на борту самолета, с минимумом взятых с собой запасных частей самолета. За 17 дней «автономных» демонстрационных полетов, с 2 по 18 октября 1972 года экипажу предстояло побывать в шести странах: Египет Судан, Эфиопия, Тунис, Алжир, Марокко — и выполнить около двадцати полетов.

«1 октября перегнали самолет в Шереметьево, — продолжал Ульянов. — Провели полную подготовку, самолет осмотрели таможенники и пограничники, они опечатали и сдали самолет под охрану. Летный экипаж прошел необходимые проверки. Василий Петрович уходил с самолета последним, убедившись, что все в порядке. 2 октября рано утром приехали в Шереметьево. В том году под Москвой сильно горели леса и торфяники, стоял густой смог, командир заметно волновался, не будет ли переноса вылета. В аэропорту быстро и четко прошли все проверки, командир получил разрешение на вылет. Сказались вчерашняя подготовка и требовательность командира. Уж очень не хотелось повторить «подвиг» наших коллег. Отправляясь на выставку в Париж, на Ту-154, в

1971 году, они забыли пройти пограничный контроль. Как им удалось улететь, непонятно, но только пограничники хватились, когда самолет-нарушитель пересек уже государственную границу. Большого скандала не было, видимо, никому не хотелось менять шереметьевскую пограничную заставу на иную. Ровно в десять часов Василий Петрович дает команду, звучащую как ритуал: "Взлетаем! Всё по моей команде!" Впереди Одесса. В Одессе у нас техническая посадка для дозаправки топливом. Заруливаем на стоянку. На борт поднимаются пограничники и таможенники. Первый вопрос командиру: "На борту евреи есть?" Борисов в растерянности: "Нет, а что?" Пограничник, подчеркивая официальность происходящего, торжественно произнес: "Евреям, вылетающим из Одессы за границу, мы вручаем медаль "За освобождение Одессы"..." На этом все формальности были окончены, мы быстро заправились, получили разрешение и полетели. Следующая посадка — в Каире.

В начале полета все шло нормально, но когда вышли в Средиземное море, начались проблемы со связью. Николай Федорович Майоров без умолку пытался установить дальнюю связь с Каиром. Наконец, наладив ее, узнали, что на Кипре бастуют диспетчеры, разговаривать ни с кем не хотят, но безопасность полетов обеспечивают. Отцы-командиры успокоились. Вообще, в полете Василий Петрович обычно не ругался и старался поддерживать на борту деловую обстановку. Вот на земле провинившемуся в общении с Борисовым, бывало, мало не казалось...

Сели в Каире. На аэродроме обстановка боевая. Вдоль ВПП траншеи с автоматчиками и закопанные танки. В аэровокзале на балконах автоматчики за мешками с песком. Нас встречал представитель "Авиаэкспорта" в Египте Евгений Петрович Заверняев, в недавнем прошлом замечательный ведущий инженер нашей базы. Египетскую сторону на встрече представляло руководство авиакомпании "Egypt Air". Небольшая церемония встречи — и нас приглашают в офис "Egypt Air" на переговоры. Необходимо согласовать план взаимодействия. Обстановка в Египте, в то время, была сложная. Уехали советские военные специалисты, а технику передали арабам. Арабские зенитчики, то ли на радостях, то ли с перепугу, за неделю до нашего прилета, уложили свой "Боинг-707" с пассажирами, а накануне не промахнулись в Ан-24. Было очевидно, что арабов научили, как стрелять. А вот в кого стрелять...

Пока собирались на переговоры, в самолете удалось переговорить с Заверняевым. Евгений Петрович тщательно готовился к нашему визиту, без его опеки нам было бы невозможно провести намеченные демонстрации. В самолете Евгений Петрович предупредил нас, что арабы предложат нам тяжелые маршруты, будут стараться посадить полный комплект пассажиров. Мы быстренько прикинули расходы топлива на предполагаемые маршруты и увидели, что остаемся без резерва топлива. Посоветовались и решили заявить, что вес снаряженного самолета на шесть тонн больше, за счет большого количества запасных частей и оборудования. Быстренько составили новую весовую сводку. Заверняев сказал, что

он проверил: весов у арабов нет, и проверить нас они не могут. С Василием Петровичем я этот прием сразу согласовал. Борисов в своих воспоминаниях упоминает эти шесть тонн, но со временем он запомнил, что самолет на самом деле был на шесть тонн легче заявленного. Таким маневром мы не грешили перед истиной, просто это позволяло нам, немалого превышая максимальный взлетный вес, иметь дополнительный запас — шесть тонн топлива.

На переговорах долго спорили, египтяне требовали полной загрузки и обещали взвесить самолет. Мы держались стойко, и все время предлагали взвесить самолет, чтобы быстрее снять разногласия. В конце концов договорились: завтра двухчасовой полет в районе Каира, на борту пятьдесят человек; послезавтра — полет в Хартум, на борту сто человек; затем — полет в Аддис-Абебу, на борту сто человек.

Вылет назначен на 10 часов. С утра начинается “хорошо спланированный бардак”. Вначале спорили, по какому времени вылетать, затем пришло 150 пассажиров вместо 50 и и устроили возню на трапе. Их долго сортировали и успокаивали. Затем пропали стюардессы и борТПитание. Было件нятно, что нас вытягивают с взлетом — на максимальную температуру воздуха. Наконец уладили все проблемы, можно лететь, температура воздуха перевалила за 30°. Василий Петрович, непревзойденный мастер демонстраций и перевозки знатных пассажиров. Взлет и полет были великолепны, на посадке пассажиры не почувствовали момента касания полосы, а когда увидели, что самолет плавно движется по полосе, зааплодировали. Знакомство с самолетом состоялось, руководители “Egypt Air” благодарили командира за великолепный полет.

Наутро повторяется вчерашнее. Опять пришло 150 человек. Мы разъясняем, что самолет заправлен под сто пассажиров, а вес недостающих пассажиров компенсирован весом дополнительного топлива. Уладив проблемы, вылетаем, летим в Хартум. Пришли в Хартум, снизились. На земле пыльная буря при тридцатиградусной жаре, а посадочных средств — никаких, один привод, и тот — в стороне. Первым заходом руководил шеф-пилот “Egypt Air”, заход был неудачным, пришлось уходить на второй круг. Напряжение нарастало, топлива для ухода на другой аэродром уже не было. Василий Петрович отогнал шеф-пилота и командовал Сикачеву: “Лев, заводи!” Во втором заходе вышли под небольшим углом к полосе, Василий Петрович изловчился и посадил самолет. Очень плохая видимость — сложно понять, куда рулить. Зарулили на стоянку, отпустили пассажиров на два часа. Провели в салоне небольшой разбор. Шеф-пилот поблагодарил командира за мастерство и настойчивость в замене пассажиров на топливо: лишнее топливо нас сильно выручило. Вспомогательную силовую установку (ВСУ) мы не выключили, боясь незапуска.

Пассажиры появились через четыре часа. Взлетали при температуре 35°. Перелет прошел замечательно, и на посадке Василий Петрович опять сорвал аплодисменты. Жена Заверняева Нина Арсеньевна до (и после)

командировки работала у нас в расчетной бригаде ведущим инженером-аэродинамиком. Вечером Заверняевы пригласили нас в гости. Посетить гостеприимный дом удалось не всем. В полете отказала дальняя связь, и надо было тщательно посмотреть ВСУ после пятичасовой работы в пыли при температуре 35°. Корневу, Майорову, Кузьменко, Чернову, Космачеву и мне пришлось остаться на ночь в самолете.

К утру самолет был готов к полету. Сборы прошли нормально, и мы впервые вылетели по расписанию. Шеф-пилот "Egypt Air", видимо, хорошо поработал со своими компаньонами, да и лишний вес на высокогорье ни к чему: аэродром в Аддис-Абебе располагается на высоте более 2000 м. Посадка в Аддис-Абебе вновь — под аплодисменты. К самолету Василий Петрович относился с уважением, как к близкому живому существу. Мне много приходилось летать под его командой, и я не помню случая, чтобы Петрович оскорбил самолет грубой посадкой, наверное, он просто не умел по-другому. В Аддис-Абебе мы должны были сделать полет для нашего дипломатического корпуса. Отпустили пассажиров, начали готовить самолет. На воздухозаборнике среднего двигателя нашли вмятины, видимо, на заходе попали в стайку птиц. Осмотрели двигатели, лопатки целы, забойн нет — только кровь и перья. На этот раз пронесло. Аддис-Абеба после пыльного Хартума — райский уголок, прямо на аэродроме растут алые цветы, похожие на наши пионы, только вдвое большие по размеру.

Приехали дипломаты — опять в самолет! Дипломаты привезли угощения для своих гостей, в том числе целую коробку, двадцать бутылок по 0,75 водки "Московская особая". Понимающий человек сглотнул слюну, — продолжал Михаил Владимирович, улыбаясь. — С нами летали бортпроводники "Egypt Air" — парень и две дамы. Все привезенные угощения мы передали им. Взлетели, наступило время угощения, вхожу в салон, парень-бортпроводник бродит с шальными глазами, дамы, пьяные в стельку, валяются в салоне. Пришлось их привязать к креслам и самим поить дипломатов. Полет и самолет дипломатам понравились, они поблагодарили экипаж и уехали. Мы дождались пассажиров и полетели в Каир. Взлетали уже в темноте. В наборе высоты увидели впереди, по локатору, грозовой фронт, обойти его стороной было невозможно. Сикачев определил, что высота грозового фронта 10-11 км. Выдав такое предупреждение, локатор отказал. Впереди стеной стоял грозовой фронт. В ночи верхушка облаков светилась зловещим, синим светом. Василий Петрович на руках, с величайшей осторожностью, употребив все свое мастерство, тащил тяжелый самолет вверх. На высоте 12500 м оказались выше облаков, но болтанка сохранялась. Справа стояла светящаяся стена по высоте не менее 15000 м, слева и по курсу — "кучевка" столбами, до такой же высоты. Хорошо, что они светились, и в ночи можно было разглядеть их контуры. Правая стена облаков постепенно отодвигала нас от трассы, боковоеклонение составляло 30 км. Василий Петрович занервничал, боковоеклонение выводило нас прямо на Асуан, а это зона, запрещенная для полетов. Дальняя связь опять отказала. Николай Федоро-

вич по УКВ сообщал всем, что идем левее трассы. Разрядил обстановку Лев Степанович своим, как теперь говорят, чисто конкретным заявлением: “Я эту систему знаю, они нас в этой грозе не найдут”. Не успели, мы успокоиться, как, вдруг, облачность оборвалась, и у нас прямо по курсу, километрах в двадцати, во всем своем великолепии, засверкала огнями Асуанская плотина. Петрович резко развернул самолет, и пошел вдоль фронта на трассу. Сели в Каире, выгрузили радостных пассажиров. Египетская часть программы была закончена...

Далее под крылом замелькали города и страны, полетов было мало, нас больше возили по экскурсиям. Были мелкие волнения, это, я считаю, исключительно для поддержания формы. В Тунисе соседкой в гостинице у Борисова оказалась Клара Лучко. Петрович распустился, распустил хвост, чуть даже Звезду не одел, и стал приглашать ее завтра полететь с нами на курортный остров Дербя. Она согласилась, но не пришла — зря мы ее ждали и опоздали с вылетом почти на час. Второе волнение было в Танжере. Мы пошли посмотреть на Испанию через Гибралтарский пролив. Пока мы любовались пристанищем пиратов, у нашего бортинженера Николая Сидоровича Александрова украли бумажник с паспортом и деньгами. Следующим пунктом нашего путешествия была Касабланка, здесь в советском консульстве Сидоровичу выдали новый паспорт, пообещав большие неприятности. Неприятности где-то потерялись, и Сидорович много летал по границам с этим паспортом. Завершался наш Африканский поход в Рабате. Рано утром взлетели и с чувством выполненного долга, в отличном настроении погнали на восток, домой. Сели в Белграде, заправились и — в Москву...

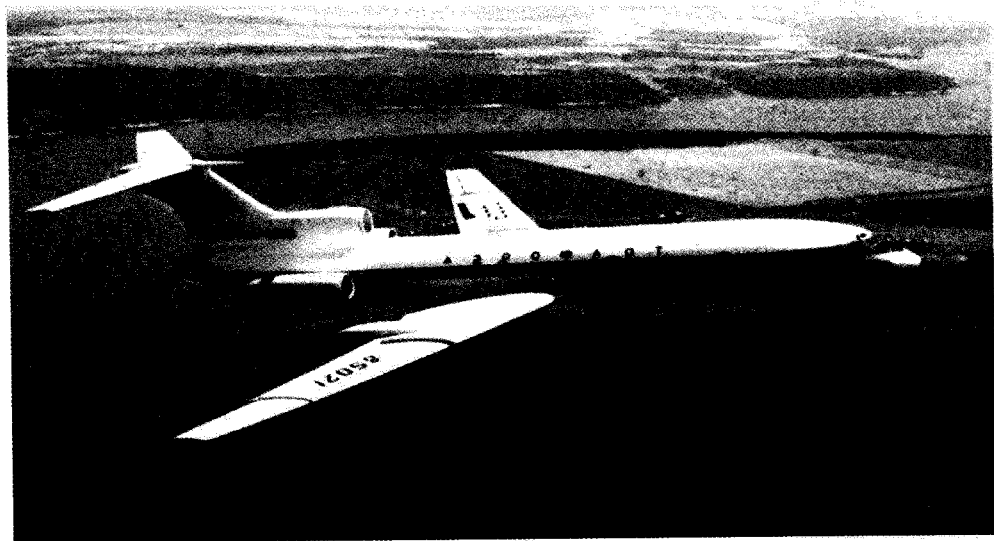
Теперь мы подходим к главной части рассказа Михаила Владимировича. К главной, поскольку она позволяет более четко прояснить причины того, что произошло в Шереметьеве: «Пришли в Шереметьево ночью. Получили команду занять высоту круга. Слышу, Василий Петрович зовет: “Мужики, помогайте!” Я подскочил к летчикам, они оба тянут штурвал на себя с большими усилиями: скорость полета 500 км/час, а машина снижается с вертикальной скоростью 13 м/сек. Спросил, что делали. Кульчицкий ответил, что переключили свет с белого на красный (тогда была такая система) и выключили автопилот. Я переключил свет — ничего не меняется. Стал проверять автопилот и заметил, что тангажная стрелка на указателе положения выходного рычага рулевого агрегата полностью отклонена на пикирование, по рулю это 3-4 градуса. Если выключить рулевой агрегат, центрирующая пружина вернет нам 3-4 градуса руля — этого должно хватить для прекращения снижения. Чтобы выключить рулевой агрегат, надо было в темной кабине, на панели, где не менее ста выключателей, найти нужные три. Я не стал искушать судьбу и выключил два выключателя САУ и СТУ на верхнем пульте пилотов; они выделялись из общего ряда, и я их сразу нашел. После выключения самолет перешел в набор высоты. Два выключателя я выключил потому, что не знал точно, на каком выключателе сидит питание рулевых агрегатов.

Размышлял достаточно спокойно, не зная фактической высоты. Когда машина перешла в набор, Василий Петрович угрюмо пошутил: “Можно было не торопиться, в запасе у нас было не менее десяти секунд”. В результате моих действий отключился авиагоризонт и командный прибор. Посоветовавшись, решили систему не перезапускать и выключить магнитный самописец режимов полета — МСРП, чтобы случайно не потерять запись. Погода была хорошая, зашли и сели без проблем.

На следующий день стали искать, что произошло. Обработка МСРП не дала полного объяснения. На записи есть монотонное отклонение руля высоты на пикирование и снижение, затем — небольшое отклонение руля на кабрирование, продолжение снижения, затем секунд через 10–12 — скачок руля высоты, примерно  $3^\circ$ , на кабрирование и начало набора высоты. Монотонное отклонение руля высоты на пикирование, это полное отклонение от механизма триммирования. (На самолете Ту-154 рулевые поверхности отклоняются необратимыми трехканальными рулевыми приводами. Нагрузки от отклонения рулевых поверхностей имитируются пружинами, в продольном канале их две. Взлетно-посадочная пружина работает постоянно, а полетная — подключается при уборке закрылков и вступает в работу после отклонения штурвала на 20 мм от стриммированного положения). Но оба летчика утверждают, что при снижении механизмом триммирования не пользовались, а при попытке вывода из снижения он не работал. Первая ступенька отклонения руля высоты означает перемещение штурвала до подключения полетной пружины. Вторая ступенька отклонения руля означает снятие сигнала “управляемость”, при выключении СТУ. (В продольном канале системы управления существует сигнал “управляемость”, обеспечивающий постоянное отклонение штурвала на единицу перегрузки при изменении скорости полета.) Двенадцать секунд между двумя скачками руля высоты — это время, потраченное нами на определение и устранение причины самопроизвольного снижения самолета. Все, вроде бы, правильно, но объяснить причину полного ухода механизма триммирования не смогли, или не хотели. Странную позицию заняли многие наши летчики. Они, как будто, ожидали возможности “вымазать” Борисова. Особенно усердствовал В. М. Молчанов. Организовали полеты на самолете № 85003 и показали, что действовали мы безграмотно, что триммер полностью от себя загнали сами, — возможно, “с бодуна”. Это Борисов-то?! По новой теории, надо было просто выключить полетный загрузатель.

Прошло совсем немного времени, мы еще не обсохли от дерьма, которым нас солидно помазали, посылают нас на машине № 85012 в Шереметьево опять демонстрировать кому-то самолет. Экипаж тот же, только вместо Кульчицкого на правом кресле — Севанькаев. Почему послали опять нас? Все начальники, по теории Бессонова, — глупцы. Но практически все мои начальники были людьми умными и мудрыми. Они понимали, что самолет на земле тщательно обследовали и ничего не нашли,

все работает нормально, а мы вывернулись, хотя и — “неправильно”. Пришли в Шереметьево. На том же месте самолет сам начинает снижаться, все повторяется, только — высота большая и — день. Василий Петрович обрадовался как ребенок: “Спокойно, действуем по инструкции! Володя, выключай полетный загрузатель”. Время идет, летчики тянут штурвал, полетный загрузатель не отключается, самолет теряет 13 метров высоты в каждую секунду. Первым нарушил тишину Майоров, он беззлобно, можно сказать, нежно обматерился и сделал официальное заявление: “Мужики, мать вашу так, хватит экспериментировать, мне до пенсии дожить надо!” С этими словами он выключил два заветных выключателя САУ и СТУ. Сели в Шереметьеве, провели демонстрацию — и домой. Полетный загрузатель уже не включали. Начали второй круг разбирательств. Запись МСРП практически повторяет первую. На самолете все работает исправно. Василий Петрович перешел в активное наступление. Заставил заменить всю проводку в цепи управления механизмом триммирования. Кроме того он настоял, чтобы проводку, включая гашетку управления, сделали двухканальными и ввели доработку немедленно на всех самолетах. Доказали, что полетный загрузатель не отключается, если летчик тянет штурвал: не хватает мощности механизма подключения. Но почему два летчика не смогли пересилить полетную пружину? Стали разбираться, открылась очень глупая, но типовая история. Так уж случилось, что впервые на Ту-154 полетный загрузатель отрабатывали на самолете № 85012. Характеристика не получалась, разобрались: оказалась нежесткой стенка, к которой крепился загрузатель. Заменяли пружину на жесткую тягу, сняли характеристику — получилось хорошо. Решили временно оставить так, в дальнейшем стенку усилить и



Самолет Ту-154



установить пружину. Таким образом мы получили “полуфабрикат”: стенку усилили, а пружину не поставили...

Вскоре египтяне подписали контракт на 8 самолетов Ту-154. Машины передали в Каир без запасных частей и оборудования, запасного колеса — и того не положили. На самолетах не ввели совмещенную систему управления стабилизатором. Инструкторами взяли линейных летчиков, не испытателей. Результат известен — катастрофа в тренировочном полете: после ухода на второй круг забыли переложить стабилизатор. Самолеты вернули. Наш опыт не был обобщен. Требования к подготовке самолета и экипажа не были ужесточены. Не прошло и полугода, как наши коллеги “взгромозились” на те же грабли при участии в Парижском салоне 1973 года на Ту-144. Самолет не был подготовлен к демонстрации по выпущенной документации. Экипаж грубо нарушил программу демонстрационного полета и пытался выполнить маневр, не проверенный в летных испытаниях на большей высоте. Экипаж был подобран несоответствующим поставленным задачам. Великий летчик-испытатель Сергей Тимофеевич Агапов приводит в этой книге свой разговор с Козловым перед полетом в Париж: “Миша, полетишь без меня — убьешься!”. Агапов лучше многих знал состояние самолета. Отлично понимал возможности и настрой экипажа. К сожалению, Сергей Тимофеевич оказался пророком, но его услышали слишком поздно... Вот в чем сходство двух трагедий: несостоявшейся в Шереметьеве на Ту-154 и, к сожалению, произошедшей в Париже на Ту-144; оно — не в конструкции системы управления. Если бы проанализировали ситуацию на Ту-154, ввели более жесткие требования к подготовке самолета, отработке и тренировке программы демонстрации, если бы экипажи назначали не по очереди, а по делу, не произошли бы многие трагедии...»

Как говорил в заключение своего подробного рассказа М. В. Ульянов, Василий Петрович после этого происшествия еще сильнее укрепился на испытательском олимпе и «разбрасывал своих оппонентов, как хотел».

Я не раз интересовался у Василия Петровича Борисова, были ли у него учителя и были ли ученики. Первый ответ был резко отрицательным. Несколько месяцев спустя Борисов сам вернулся к этому вопросу, и многое стало понятным. Учился Борисов у всех. Но, пожалуй, больше других ему дал Нютиков. «Я восхищался Михаилом Александровичем, — говорил Борисов. — Между прочим, свой последний в жизни полет он совершил со мной. На “104-й” машине мне нужен был второй пилот, а никого из летчиков не было. Я спрашиваю: “Михаил Александрович, полетишь со мной?” Он насторожился: “Василий Петрович, я же комиссию не прошел!” Я был тогда заместителем начальника и говорю: “Ладно! Подписывай, и пошли!”» — “Вы что, серьезно?” — “Пошли!”

Слетал он со мной, — продолжал Борисов. — До сих пор в памяти: подошел к полосе, «притер» машину, как и прежде, — нет слов... В полете он был всегда собран, очень аккуратен и внимателен. И к полетам готовился по-особому въедливо. Бывало, минут сорок перебирал обмун-

дирование перед полетом — летнее, зимнее, собирался как на подвиг...» Немного помолчав, Борисов добавил: «Чкалов и Гагарин погибли потому, что не были подобны Грому и Нюхтикову. Те были дотошны и предельно собранны перед каждым полетом...»

Ни о ком из ветеранов Борисов не говорил так тепло: «Вот он мне нравился — Нюхтиков... Это был самый сильный летчик среди наших ветеранов...»

В том, что касалось учеников, смысл непрямого ответа также можно было лишь уловить: никто никого не учит.

Веремей лет 15 был у Борисова вторым пилотом на «45-й» машине, и он, по мнению Борисова, лучше других был готов к испытаниям Ту-160. Благодарный, к нему домой пришел однажды новоиспеченный Герой России Ю. П. Шеффер. С давних пор его опекал на туполевской фирме именно В. П. Борисов. Он же помогал Шефферу пробиться в отряд космонавтов «Бурана», для чего пришлось обратиться к С. А. Микояну и В. П. Васину. Даже его, летчика достойного, Борисов не называл своим учеником. Но Борисов могут назвать учителем многие...

При всем при том характер у Василия Петровича был не из лучших, и многие летчики, да и инженеры говорили об этом нередко. «Борисов считал себя выше всех, — возмущался С. Т. Агапов. — Он ждал, когда Ельян сожрут. Он за него не заступился, когда его грызли, он сидел ждал, чтобы ему быть начальником... Один инженер недавно говорил мне: “Все говорят, что Борисов хороший летчик. Я понимаю. Но я с тобой отлетал и



*Ю. П. Шеффер*

горя не знал. Полетели мы с Борисовым. Нас было 6 человек — всего. Заходим на посадку, а у нас не выпускается основная стойка шасси. Он как начал орать на всю кабину, с матом-перематом: ‘Вас 6 человек, и не можете ничего сделать! Вы что, убиты хотите? Как мы будем садиться!’ Орал как зарезанный, хотя чего особенного...” Вот Эдик Елян спокойно сел на “154-й” в Новосибирске с невыпущенным шасси — справились... Миша Козлов спокойно сел на Ту-128, на “нулевке” — сел, правда скатился с полосы и в крыле потом обнаружили большую трещину...»

Агапов мог бы вспомнить также, как он сам сел на Ту-128 с невыпустившейся основной стойкой. Самолет был с 4 ракетами. Это были очень дорогие ракеты, они, разрушившись, помогли летчику удержать машину на полосе. В крыле образовалась небольшая трещина...

...Нисколько не желая принизить работу летчиков-испытателей ОКБ С. В. Ильюшина, я как-то заметил Василию Петровичу, что у туполевцев она, возможно, все же посложней. Он возразил: «У каждой организации

есть свои трудности, свои передовики и свои отстающие. И на серийном заводе они есть. В одном ОКБ — действительно простые машины, в другом — сложные. У Саши Федотова, к примеру, — Махи! Он провозил меня на  $M=2,83$  на МиГ-25. А потом я пригласил его для испытаний Ту-134 — в штурманском варианте и на Ту-124 Ш — с бомбами на внешней подвеске. Летали в Ахтубе — два летчика и ведущий инженер. Это были испытания на прочность, в которых в одной точке сошлись максимальный скоростной напор, максимальное число  $M$  и перегрузка, равная 2,5, с восемью бомбами по 250 кг на внешней подвеске. И вот с высоты примерно тысяч 11 с половиной разгонял машину с вертикальной скоростью примерно 30 м/с, чтобы на высоте 10 000 м дойти до скорости 700 км/ч и числа  $M=0,9$ . (Это на самолете Ту-124, у которого с числа  $M=0,82$  началась обратная реакция на дачу ноги!..) После этого брал штурвал на себя и достигал заданной максимальной перегрузки. На земле уже по записям смотрели, как вел себя самолет с подвесками при таком сочетании трех важных параметров. Затем вместе с А. В. Федотовым повторяли то же самое на Ту-134. Только скорость была 680 км/ч, число  $M=0,88$  и перегрузка — те же 2,5. Когда Федотов садился на свое правое кресло, он перво-наперво спросил: “А какие средства спасения на борту?” В ответ я дал ему парашютную «сбрую» (парашют у нас пристяжной — наспинный или нагрудный), и Саша спрашивает: “А где парашют?” Я показал в сторону: “Вон они лежат”. Он удивился: “А если машина на перегрузке развалится, что мы будем делать?” — “Ну, сбегаете, возьмете!” — “О! Вот это испытания! Никогда не думал, что у вас это так”. — “Ну а как же! С парашютом-то здесь сидеть невозможно! Никаких особых приспособлений нет. Потом еще в случае опасности надо успеть добраться до дверей — машина-то пассажирская”...»

Я пытался выяснить у Василия Петровича: «В чем главная разница в работе пилота “одинокого” и пилота, действующего в составе большого экипажа?» Ответ Борисова был неожиданным только на первый взгляд: «На истребителе — сам пилю, сам колю. И если где “подмочился” — все сходит. А в большом экипаже — ты на глазах у людей. И как ты ведешь себя в экстремальной ситуации — расскажут всё, в деталях и лицах. Только налей стакан — расскажут, да еще преувеличат. Кроме того, экипажи-то разные бывают. Бывают люди грамотные, толковые, добросовестные — я всегда старался брать именно таких. А бывают-то и иные...»

Борисов ценил и многих сильных штурманов. Но знал, что хоть и редко, но попадались среди них и слабо подготовленные, и нечистые на руку, и не особо храбрые. Вот одна история. В Казани на Ту-22 разбился военный экипаж. Он делал разгон на высоте примерно 4 км, и на околозвуковой скорости машина разрушилась от вибраций. Борисову поручили проверить, что же произошло. Он решил провести ответственные и опасные испытания над морем. Причина была довольно прозаическая: в Феодосии отличные условия — купание рядом с аэродромом, хорошее питание... Якимов пытался отговорить Борисова: «Почему бы не над су-



*М. В. Козлов, В. Л. Лайхтер, В. А. Севанькаев, К. А. Щербаков, М. А. Вагин, В. П. Борисов*

шей летать? Ты нырнешь в море — тебе-то что? А меня затаскают за тебя...» Но Борисов настоял на своем перед Марковым.

В этих полетах было любопытным поведение штурмана. Летали в сторону Турции, и он постоянно вопрошал: «Петрович, ну зачем нам к туркам летать? Давай на Одессу, ближе к берегу!» Борисов как-то не выдержал и резко его одернул. А другой член экипажа бортоператор Константин Александрович Щербаков, известный тем, что побывал во многих ЧП, в частности с Алашеевым и Ковалевым, усмехаясь разъяснил командиру: «Петрович, да он же плавать не умеет!»

Важнее здесь, конечно, не столько поведение штурмана, о нем говорится к слову, а задача, поставленная перед экипажем. Проблема «маховой тряски», которую ему следовало изучить, оказалась не только весьма сложной, но и опасной. Естественно, что ее исследовали теоретически, на динамически подобных моделях в аэродинамических трубах ЦАГИ, на стендах. Но основными были летные испытания. Экипаж Борисова начал их с большой высоты и постепенно снижался: 10, 8, 6, 4, наконец, 2 км. В итоге выяснилось, что летать необходимо только с включенными демпферами сухого трения. Погибший экипаж, по-видимому, позабыл их включить, и следствием этого стала «маховая тряска», которая и явилась причиной катастрофы Ту-22. Потом уже было предусмотрено, что демпферы сухого трения на этом самолете должны работать без отклю-

чения на всех режимах начиная со взлета. На Ту-22М эта проблема отсутствовала, поскольку отсутствовали элероны.

Любопытное дополнение к рассказу Борисова сделал М. В. Ульянов: «На “22-й” машине над морем Борисов летал с Костей Щербаковым и Парисом Рудневым. Он Руднева не называет, и было это не в Феодосии, а в Саках. Причем летали они тяжело... После каждого полета Щербаков с Рудневым напивались. И для Василия Петровича гораздо труднее, чем слетать, было привести их на самолет. Но он ни на кого их не менял. Эта пара была... его талисманом! В этом смысле Руднев и Щербаков были для него даже дороже его клетчатой рубашки, в которой он пролетал все свои испытания. Руднев и Щербаков были специалистами высшей квалификации. В другой рубашке в полетах его тоже не видели. Его спрашивали: “Вась, ты когда-нибудь рубашку сменишь?” Он отвечал: “Никогда!”...»

Главный прочнист туполевской базы В. В. Велеско вместе с главным аэродинамиком ЖЛИИДБ П. М. Лещинским (а также с ведущими инженерами базы Ефимовым и Хвостовским) участвовал в описываемых испытаниях летного экипажа (Борисов, Руднев, Щербаков). Действительно, испытания эти были связаны с изучением «маховой тряски» руля направления самолета Ту-22 — при выходе его на сверхзвуковую скорость на высотах ниже 10 км. В результате этих испытаний было установлено, что выходить на сверхзвук на высотах менее 6000 м без демпферов сухого трения нельзя. В. В. Велеско уточнял бытовую сторону рассказа Ульянова: «Борисов ввел в Саках железную дисциплину для летного экипажа. Мы жили все в летном профилактории, и я никогда не видел Щербакова и Руднева не только напившимися, но и слегка выпившими. Летали каждый день, а то и два раза в день. А медицинский контроль в части очень жесткий, и после попок их к полетам не допустили бы. У Борисова в это время сын сдавал приемные экзамены, и Вася рвался домой: график полетов был очень напряженным — не до выпивки! Члены экспедиции были недовольны из-за этого Борисовым: в кои веки посчастливилось на халяву побывать на курорте, а он устроил сумасшедшую гонку...»

Можно долго рассказывать о сложных ситуациях, в которых оказывался экипаж Борисова на самых разных машинах, но все они без исключения заканчивались относительно благополучно.

Василий Петрович Борисов ни разу не покидал самолет аварийно. Это не везение. Этим он во многом был обязан самому себе, своему умению, опыту, аналитическому уму, да и ответственности за экипаж, за других людей, чья жизнь была в его руках. Было все же время, когда он без особых оговорок мог согласиться с теми, кто считал его удачливым. Незадолго до своей гибели он и сам говорил мне об этом. Но в этом уже были только горькая ирония и боль.

Первым ударом судьбы была гибель сына Игоря. Удар был двойной: ведь отец приложил и свой ум, и свое сердце к тому, чтобы сын стал не поэтом, не художником или человеком любой другой, спокойной зем-

ной профессии, а летчиком, летчиком-испытателем. Отец уважал и ценил жизненный выбор сына.

Мало того что Игорь получил хорошую подготовку в Школе летчиков-испытателей и начал самостоятельную испытательную работу в ЛИИ. Отец брал его с собой в свои испытательные полеты. Выпустил его, летчика-испытателя ЛИИ, даже на такой сложной машине, как Ту-22М. Оттренировал и выпустил на Ту-154, Ту-134. Правым пилотом рядом с отцом он летал даже на Ту-144! В частности, после чернобыльской катастрофы, как рассказывал Борисов, они летали вместе на Ту-144, и было около десятка полетов на огромном пространстве от Новой Земли на Севере до иранской границы на юге, до Новосибирска на западе — с целью непрерывных измерений зараженности воздуха. Машина была оснащена специальным заборником воздуха, оборудованием для измерения радиационного фона на высотах около 20 км. Результаты измерений специалисты-физики экипажу не сообщали, но, как догадывались летчики, они не были утешительными. (Э. Ф. Крупянский уточнял: «На самолете Ту-144Д в конце 80-х годов по заданию Института медико-биологических проблем изучалось влияние солнечной радиации на экипаж в продолжительном высотном полете, к чернобыльской трагедии эта работа отношения не имела».)

Экипаж Игоря Борисова в своем последнем, трагическом полете испытывал на самолете Ан-26 прицел ночного видения в «стрельбах» по морским целям. Этот самый прицел — прибор значительных габаритов — занимал место второго пилота. Потому на борту находились лишь штурман, бортрадист и ведущий инженер. Отсутствие второго пилота очень беспокоило Василия Петровича. Кому как не ему было ясно, что задание экипажу сына «стрелять» ночью по морской цели, снижаясь до высоты над морем около 40 м, было опасным. Провожая сына на аэродроме ЛИИ после его короткой побывки дома, Василий Петрович говорил ему: «Работа сложная. Один летаешь, рядом нет второго пилота. Ночь. Море. Малая высота. Будь предельно внимателен. И хватит — полетал уже там! Тебя здесь ждет “45-я” — будешь летать со мной!»

Опасность испытаний ночью, когда поверхность моря видна особенно плохо, конечно же, была известна Игорю. Он согласно кивал отцу, когда тот требовал: «Смотри, чтобы тебе все время читали высоту по радиовысотомеру!» «Я все продумал, — успокаивал Игорь, — все будет нормально. Осталось два полета по программе».

Василий Петрович вспоминал: «Перед отлетом в свою последнюю командировку, на море, Игорь сам занимался расчетами траектории снижения. Но он не мог предусмотреть того, что должны бы знать те, кто руководил полетами. Стояла ранняя весна. Начался перелет гусей. И один из них, как с очевидностью показали исследования аварийной комиссии, попал в остекление кабины. Если бы рядом с командиром был второй пилот, возможно, удалось бы справиться с ударом этого “снаряда” — весом около 4 кг, летевшего со скоростью самолета — около 400 км/ч».

Игорь был не только многообещающим летчиком-испытателем, он был еще и поэтом, одаренной художественной личностью. И это, наверное, тоже — от родителей. Отец — на вид сдержанный, порой резкий человек, «пилотяга», а на самом-то деле человек мягкий, уважительный, ценящий в самолете не только его нутро, «железо», начинку, характеристики, но и внешнюю красоту этого самолета, — передавал сыну и свое летное, испытательское мастерство, и свое видение богатства живого мира, людей.

Можно только представить себе, сколько потеряла с гибелью сына его мать. Что же говорить о Василии Петровиче, потерявшем в довершение всех бед и ее...

Я знал Лидию Ивановну Борисову всего около полугода, последние месяцы и дни ее жизни. Но запомню навсегда. А. С. Пушкин писал, что человек приобретает — страдая. Не знаю, это ли, страдания ли, выпавшие на долю Лидии Ивановны более чем полной мерой, или что иное были основой ее удивительного благородства, покорявшего обаяния, мудрой простоты. Но, наверное, и это тоже. Мало того, что она годы, десятилетия провожала мужа на аэродром, в командировки, не ведая, вернется ли он. Таким же опасным делом занялся красавец, умница, единственный сын. И погиб... Оставив пустоту и трогательные стихи, посвященные матери, написанные незадолго до гибели.

Василий Петрович как-то в сердцах неожиданно произнес: «Везунчик же я...» Перед тем мы говорили о множестве удивительных эпизодов его испытательской жизни, в которых он неизменно выходил сухим из воды. И я не мог и подумать, что он говорит о чем-то ином, хотя он не терпел бахвальства. Но он добавил очень озабоченно: «Вот и жена в последнее время что-то постоянно хворает...»

И Лидия Ивановна иногда вскользь говорила о болячках, но как-то легко. Мне эта болезнь не казалась серьезной — так мило и заинтересованно, шутливо порой, но с нескрываемой гордостью она говорила о муже, о его работе, с такой внутренней силой, мужеством и непередаваемой любовью рассказывала о сыне... Однажды я оказался у Борисовых в первые дни нового, 1998 года. Мы долго разговаривали с Василием Петровичем, а потом Лидия Ивановна устроила нам настоящий пир. Она была очаровательна в своем хлебосольстве, быстро и с естественной легкостью растопила мою стеснительность, и мы расстались друзьями. До того дня мы больше общались по телефону. Мог ли я подумать тогда, что это — наша последняя встреча и что грустные слова Василия Петровича столь серьезны...

Как-то, вернувшись из дальней командировки, я позвонил Борисовым, чтобы узнать о самочувствии Лидии Ивановны. Трубку сняла какая-то женщина и сквозь шум голосов сказала: «Мы сегодня похоронили Лидию Ивановну, сейчас поминки...» Потом к телефону подошел Василий Петрович, повторил более понятное мне теперь, какой он «везунчик», и я только тогда понял, что Лидия Ивановна болела безнадежно, и

мужу это было известно за несколько недель до ее кончины. Лидия Ивановна, наверное, понимала мое желание рассказать о летчике-испытателе Василии Борисове. Может быть, потому, отдавая должное памяти жены, Василий Петрович добавил тогда: «Мы продолжим работу — только месяц-два спустя...»

Лидия Ивановна однажды сказала мне:

— Василий Петрович и сын Игорь часто повторяли: “У нас мать должна была быть штурманом...” Потому что Василий Петрович всех хотел сделать авиаторами. Для него это все! Он не признает ничего другого, никаких других профессий. Авиация для него — это святое!

— Он у Вас удивительный, — ответил я ей, а она продолжила:

— Да, удивительный. Вот сколько мы живем, я до сих пор его не знаю. А потому, что каждый день у него открывается что-то новое...

— Даже мы, грешные, — каждый день другие (и для самих себя — другие), а человек такой судьбы, необыкновенной, не может не быть новым каждый божий день.

Уж коли мы вспомнили Бога, стоит сказать вот еще что. Стены квартиры Борисовых были увешаны фотографиями Игоря, фотографиями и рисунками испытанных Борисовыми самолетов, а также великолепными старинными иконами. Иконы эти, которым многие-многие десятки лет, а то и века, — произведения высокого искусства. Они не были выставлены напоказ, а занимали свой красный угол. Без лампы, без признаков особой религиозности, но с очевидным согласием с верой предков. В свое время чета Борисовых наряду с другими туполевцами — создателями и испытателями сверхзвукового пассажирского самолета Ту-144 посетила святой Эчмиадзин в Армении. Здесь впервые в мировой истории в 301-м году христианство утвердилось в качестве государственной религии. Лидия Ивановна со сдерживаемым волнением говорила об увиденном тогда и пережитом: о глубине веры и вместе с тем простоте, гибкости и уме католикоса Вазгена Второго, о богатстве традиций и тяжелой, драматической истории христианства... Так что иконы в красном углу приобрели после услышанного особый смысл.

Запомнились два небольших макета самолетов Ту-22 и Ту-22М, выплеченных из монолитного куска металла — части винта самолета. Это подарок Василию Петровичу Борисову от благодарных строевых летчиков.

Однажды я спросил Борисова: «Есть ряд: Федотов, Гудков, Ильюшин, Борисов... Одно поколение. Один высший класс летчиков-испытателей. Но Борисов в отличие от остальных известен мало кому, кроме



*Л. И. Борисова*



самых испытателей. Почему?» Я рассказал Василию Петровичу также, что слышал от бывшего начальника управления летной службы нашего министерства О. И. Белостоцкого, как готовились обычно материалы на присвоение летчикам звания «Заслуженный летчик-испытатель СССР». Заседала комиссия министерства, зачитывали список представленных и задавали прежде всего начальный вопрос: кого из них комиссия поддерживает практически безоговорочно и единогласно. Выясняли: среди испытателей легких машин — Гудкова; среди испытателей тяжелых машин — Борисова. Остальных обсуждали, оценивая сделанное ими и сравнивая их с «эталоном»...

Оказалось, что Борисов хорошо знал о подобной процедуре и своем месте в ней. (Так же в свое время роль эталона играл Гарнаев. Хотя среди летчиков-испытателей — ветеранов было немало тех, кто относился к нему весьма настороженно.) Василий Петрович старался уходить от ответа на поставленный вопрос, но однажды заметил, перефразировав старую шутку: «Не хочу сказать, что моя работа достигла поворота и разворота, но испытатель я неплохой...»

«Почему, — настаивал я, — Федотов — гремел, Ильюшин — гремел, Гудков — гремел. А Борисов?..»

«А потому, — улыбался Василий Петрович, — что надо было выходить на человека, который устроил бы этот гром. Вот можно было рекорды сделать на “45-й” — требовалась небольшая доработка машины. Я говорю Дмитрию Сергеевичу Маркову об этом: два полета — и будет пять рекордов! Он отвечает: “Я не понимаю, Василий Петрович, зачем это нужно. Если это нужно Борисову, то мы можем пойти на это — сделаем необходимые доработки. А для самолета это не нужно. Он и так гремит, слава богу...” А Федотов, как мне рассказывал Петр Остепенко, Федотов — молодец, он сам ездил в международную авиационную федерацию — ФАИ, договаривался, делал заявку, прорабатывал детали полетов, уговаривал генерального конструктора... Пробьет три рекорда: два сделает сам, а третий отдаст другим своим летчикам. Опять-таки молодец. И генералом стал...»

Я уже слышал историю о том, как не стал генералом Борисов. Однажды, давно уже, когда он выполнил важнейшие для обороны страны работы по Ту-22 и Ту-22М, на базу по поручению министра приехал его заместитель Михайлов. Министр захотел, чтобы Борисову присвоили звание генерала. Михайлов был весьма разочарован, узнав, что по чину Борисов — «всего лишь» подполковник, притом подполковник запаса. Чтобы преодолеть очевидные препятствия на пути к генеральскому званию, надо было призвать Борисова в армию и присвоить ему звание полковника...

Другое дело Федотов. Казалось, его задача была много сложнее. Он начинал подобную же процедуру, во-первых, после Борисова и, во-вторых, будучи... старшим лейтенантом запаса. Но генералом стал! И заслуженно, наверное!

Нельзя сказать, что никто из журналистов и писателей не понимал масштабов личности Борисова. Но он сам, будучи интересным рассказчиком и, несомненно, мыслящим человеком, по складу своего характера не стремился к подобным контактам. Вот пример. Несколько лет тому назад в числе других авиационных специалистов он участвовал в телевизионном диспуте, в котором обсуждалось состояние дел в отечественной авиации, и, в частности, зашел разговор о причинах поучительной авиакатастрофы одного боевого самолета. Василий Петрович был, пожалуй, наивысшим авторитетом в обсуждавшемся вопросе. Его мнение могло представлять наибольший интерес. Но он не проронил ни единого слова. Кажется, в подобных обстоятельствах его более всего волновал вопрос: «А что скажут, что подумают друзья, вдовы погибших друзей, их семьи?» Борисов легче других мог представить возможную ошибку экипажа в конкретных обстоятельствах полета, но не хотел говорить о ней, сидя в уютном кресле...

Какое-то время назад вышла художественная книга о летчиках-испытателях, а потом и фильм по этой книге «Нежность к ревущему зверю», в которых за вымышленными фамилиями можно было узнать среди основных героев Василия Петровича Борисова и его товарищей. Не узнал себя поначалу лишь Борисов, хотя в книге были представлены и его ЧП, и его увлечение молодости. Мало того что он не узнал себя в герое книги — об этом ему рассказал позднее ее автор, работавший какое-то время на испытательной базе механиком по кислородному оборудованию самолета. Борисов переживал также, что оказался неуважительным по отношению к нему, чего тот в общем-то не заслужил. Дело в том, что один из самых известных наших испытателей М. Л. Галлай был представлен в книге не в лучшем свете. Узнав об этом, когда книга была еще в рукописи, тот начал борьбу за запрещение ее публикации. На его призыв, точнее, уговор, подписать соответствующее письмо откликнулся и Борисов, не успевший прочитать книгу до конца. (К этой истории мы еще вернемся.)

Словом, Борисов не только не пытался стать известным, но, желая этого, особых усилий в этом направлении не прилагал и, возможно, даже чем-то мешал этому... У Борисова был довольно крутой характер. И некоторые летчики, летавшие с ним, жаловались иногда на его несдержанность и «громкий голос». По моему личному наблюдению, те же летчики не могли простить ему резких суждений и уверенности в своем особом положении на фирме, заработанном высшим профессионализмом.

Я не раз говорил Василию Петровичу, что таким, как он, надо писать — ведь их жизненному опыту нет цены. В последние месяцы его жизни, когда никому и в голову не могло прийти, что они — последние, мы частенько говорили по телефону, а иногда встречались у него дома. Я запоздал со своими уговорами. Он, некогда окруженный теплом семьи, признанием и вниманием друзей, почестями властей, горячей тайной любовью молодой красавицы-подруги, потерял почти все и все чаще

говорил об усталости, скуке, нездоровье, старости. Единственным светом в окошке был юный внук, но и он не был рядом...

В последние месяцы жизни у Василия Петровича, как мне виделось, особенно проявилась потребность выговориться. Это и странно, и естественно. Странно потому что он и прежде не был особо словоохотливым, а в это время становился все более замкнутым. Чаше человек больше любит рассказывать, нежели слушать. Но любит рассказывать при условии, что его не только будут слушать, но услышат. Василий Петрович знал так много, он пережил столько, у него было столько побед, что его прорывало поделиться! Естественно, от слушателя кроме внимания и понимания требовался такт. Потому что он говорил не только об авиации и испытательной работе. Он рассказывал также о самом потаенном: и об увлечениях молодости, и о болезнях в старости. Но когда его не стало, я узнал от его товарищей о самом болезненном табу Борисовых. Игорь был не единственным их сыном. Их старший сын умер незадолго до смерти Лидии Ивановны. Василий Петрович пытался вести его по жизни так же, как вел Игоря. Он окончил Сасовское училище, у него была своя семья, но жизнь его не сложилась. Настолько, что родители о нем не обмолвились и словом. Еще у Василия Петровича был брат, который погиб на Ту-16. Он разбился на взлете. Так что судьба колотила Василия Петровича Борисова со всех сторон. Многие говорят, что он был жестким человеком, нестабильным в поведении. Я этого не почувствовал, но даже если это так, все равно несправедливо его за это осуждать: сама жизнь обошлась с ним жестоко...

М. В. Ульянов вспоминал: «Когда у Василия Петровича умерла жена, я был начальником базы. Пенсия у него была небольшая, он пришел, весь расстроенный: «Жена умерла — помоги похоронить в Быково. И денег у меня нет...» Я тогда выгреб все, что было в кассе базы, — около 10–11 тысяч рублей, его зарплату за несколько месяцев. Это было время, когда никому не платили... С письмом я поехал к мэру с просьбой разрешить похоронить мать рядом с сыном — Игорем. Мэр помог. А когда самого Василия Петровича хоронили, я был уже в больнице...

Помню, как мы с Васей ходили обмывать его Звезду Героя. Водил он нас в «Арагви»: Ефимова, Юмашева и меня. Неправда, что он был прижимистым до нет спасу, как говорит кто-то. Просто не любил он афиши...»

Это могу подтвердить и я. Мне кажется, я успел узнать семью Борисова и его самого достаточно хорошо. Я видел его печаль и стремление скрасить свое одиночество. Он не скрывал своей озабоченности своим здоровьем. Но многого он мне не сказал. Один из его старших и близких друзей вместе со своей женой (они жили в одном дворе) рассказывали мне: «Трагическая семья. Старший сын Борисовых умер по пьянке. Он умер на их даче — она расположена за базой. Его захоронили чуть ли не тайно в какой-то деревне — чтоб не видели его фамилию. Фактически Василий Петрович от него отрекся — чтобы такое родство в анкетных данных не помешало ему летать в зарубежные командировки. Младший

сын Игорь погиб: птица врезалась в стекло... Игоря долго искали, не могли найти. У Лиды был рак. И у Василия Петровича получилось по присказке: «Не бойся высоты, а бойся земли». Его убили среди бела дня в подъезде собственного дома, ударом отвертки в горло, когда он возвращался из продуктового магазина. Двоих убийц-малолеток (один из них был в крови) видели мальчишки, игравшие во дворе в футбол, но они скрылись. Борисовы жили обособленно, ни с кем особо не дружили. До суда не дошло, и никому до этого дела не было...

На похоронах Василия Петровича Борисова на Быковском кладбище, где он покойся сейчас рядом с женой и сыном, кто-то сказал с бо-  
лью очень точно: «Человека блистатель-  
ной, высшей профессиональности лишил  
жизни какой-то тупой, убогий наркоман.  
И где? В святом некогда городе — столице  
авиации. Людей лишили не только права  
на работу. Но лишили права на старость...  
Борисов стал Героем тогда, когда это зва-  
ние не покупалось!»

Запомнились не только слова проща-  
ния, но и атмосфера прощания. Фирма Ту-  
полева разваливалась на глазах. Многие  
туполевцы давно уже не видели друг дру-  
га. И вот «Вася собрал всех». Несмотря на  
боль и печаль, люди не могли не порадо-  
ваться встрече друг с другом, не могли не  
помянуть одного из лучших своих летчи-  
ков последнего времени.

Однажды, показывая мне свои отры-  
вочные, черновые записки, Василий Пет-  
рович сказал: «Жена мне тоже говорила —  
пиши! Но это ж скользкий путь. Я не Галлай! О себе не скажешь, посколь-  
знешься обязательно! Или умолчишь. У Галлая — хорошо, у него прин-  
цип хороший: скажи, кто твои друзья, и я скажу, кто ты. А у него друзья —  
Чкалов, Королев, Гринчик, Опадчий, Шиянов...»

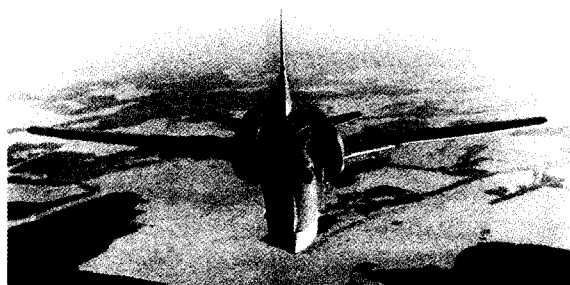
Слушая Василия Петровича, я вспомнил прощание с Марком Лаза-  
ревичем Галлаем 18 июля 1998 года. Тогда в выступлении его давнего дру-  
га кинорежиссера Эльдара Рязанова была высказана важная мысль. Да-  
вая высокую оценку литературному творчеству замечательного летчика,  
рассказавшего о многих своих выдающихся товарищах, Рязанов заметил  
главное: «Но основным героем книг Галлая был он сам». Для тех, кто не  
знал Галлая как летчика-испытателя, — это несомненное достоинство.  
А для тех, кто знал? Нет уверенности, что это добавило уважения к нему  
в глазах всех, кто его знал хорошо. Думается, такого рода парадокс насто-  
раживал не только Борисова, но и многих других летчиков-испытате-  
лей, которым было что сказать людям.



Ф. Ф. Опадчий

Автор должен чистосердечно признаться, что таких проблем легко избежал. По той простой причине, что, когда его герои совершали свои подвиги, сам он благополучно «лежал на печи». Потом уже, так или иначе узнав обо всех или почти обо всех, он одинаково восхитился всеми. Одинаково! Потому как для него лично прыгнуть с парашютом — уже подвиг! Узнать обо всех, и по возможности точно узнать, тоже было достаточно просто. Надо было лишь запомнить и записать рассказы всего-то двух-трех сотен летчиков-испытателей, ученых, конструкторов. Конечно, беседовать с этими разными людьми, да и просто расположить их к открытому профессиональному разговору человеку совсем уж ограниченному было бы непросто. Но когда в течение четырех десятков лет работаешь в ЦАГИ, где одновременно и глубоко мыслят несколько тысяч признанных гениев, куда, как в Мекку, приезжал и приезжает весь цвет мировых и отечественных авиационных специалистов, набраться ума было нетрудно. Герои не только совершили подвиги. Они не только решились рассказать о них. Но сделали это, как правило, сжато-строго, объективно-точно, достойно-скромно и, конечно же, изящным литературным языком, в традициях «Севастопольских рассказов». Автору ничего не осталось, кроме как «убрать лишнее», но не впасть при этом в крайность, характерную для того же М. Л. Галлая.

В записных книжках Ярослава Голованова можно найти объективные и поучительные, с моей точки зрения, суждения о М. Л. Галлае, написанные в день похорон летчика и писателя: «Скромный, интеллигентный, умный... Написал умные, пристойные книги. Собственно, к книгам его у меня только одна претензия: все люди у него делятся на хороших и очень хороших. Никогда ни об одном человеке Галлай не только худого слова не сказал, но и не сделал даже намека на критическое замечание».



*Сверхзвуковой бомбардировщик  
Ту-22М2*



*Сверхзвуковой бомбардировщик  
Ту-22М3*

## Ту-144. Елян, Горяйнов

**В**ечная природа потому и вечна, что главное для нее — дети! Нет более сильной, более продолжительной и трогательной любви, чем родительская и детская любовь, любовь братьев и сестер. Так на протяжении миллионов лет эволюции было, есть и будет — у самых громадных китов и самых мелких птиц, у самых злобных шакалов и самых мирных муравьев. Самое мерзкое и отталкивающее в той же природе — поедание не только себе подобных, но и самых близких. Это тоже один из жестоких инструментов эволюции, но также — признак ее непоследовательности, такой же незащищенности от ошибок, как однополая любовь. Впрочем, у некоторых видов (и слабый человек — не исключение) уничтожать ближнего, и не обязательно самого изможденного, бездарного, уродливого и неприметного, но и самого мощного, одаренного, красивого, выдающегося, — стало почти нормой. Понять эту норму можно, трудно с ней смириться... Для слабого человека талант ближнего — это достояние общее, но печаль — личная...

Когда в ОКБ Туполева замаячила тема сверхзвукового пассажирского самолета Ту-144, не менее важными были работы по двум другим новым сложным проектам — Ту-22М и Ту-154. На них были ориентированы Борисов, Горяйнов и Сухов. Не прекращались работы по другим заданиям: Козлов с Бессоновым завершали испытания Ту-128, Горюнов с Ведерниковым испытывали Ту-142... В первую группу летчиков-испытателей самолета Ту-144 вошли Бессонов, Борисов, Елян, Козлов, Ведерников. Так, говорят, планировал Андрей Николаевич Туполев. Вскоре командиром экипажа «144-й» он выберет отнюдь не самого титулованного и принимаемого всеми, но достаточно опытного и надежного Э. В. Еяна.

Вроде бы история и недавняя, но вокруг этого назначения и командира экипажа первого Ту-144 сложилось уже немало легенд и мифов. Надеюсь, читателю из обилия противоречивых, субъективных (и неизбежно перепутанных по времени) суждений удастся выделить истинные.

Однажды Д. С. Маркова спросили о его отношении к выбору летчиков на «144-ю». Он твердо ответил: «Я не знаю, кто будет летать на «144-й», а на «45-й» будет летать Борисов!» Это отражало значение, которое придавалось этой боевой машине. Марков был абсолютным авторитетом в ОКБ, для многих летчиков он, по их словам, был словно род-



*Сверхзвуковой пассажирский самолет Ту-144;  
летчик-испытатель Э. В. Елян (31 декабря 1968 г.)*

ной отец. Летная база подчинялась ему, он был строгим, но сердечным, добрым, отходчивым человеком. Как у руководителя ряда программ, и, в частности, важнейших, по Ту-22, Ту-22М, у него была масса забот. Борисов переживал, что Марков отлучил его от «144-й»: ведь о «45-й» молчали — сов. секретная машина! А по «144-й» уже предвиделись знамена, оркестры! Но так одно место на «144-й» стало вакантным. Потом под вопросом стало участие в ее экипаже Ведерникова: и возраст уже немалый, и надо было вести важные работы по «95-й», «142-й». Остались Елян и Бессонов. У Бессонова случилось происшествие. Он был, по его словам, ни при чем, но так или иначе — «замарался». Четверка распалась. Один из руководителей испытательной службы ОКБ В. Н. Бендеров был настроен подключить к «144-й» Н. И. Горяйнова. Он тогда гремел: поднимал знаменитую мясищевскую «пятидесятку» М-50, работал отлично. Алексей Петрович Якимов пошел к Туполеву — замолвить словечко за Николая Иосифовича. А Андрей Николаевич спросил его, почему же Горяйнов не было в первом списке. Якимов рассказал о грешке Горяйнова.

«Где же гарантия, что он дальше не будет пить? Я же с тебя спрошу», — предупредил Туполев Якимова. Никто гарантий дать не мог, хотя за Горяйнова боролись многие. Параллельно шла еще машина Ту-154. Маркову предлагали поручить ее Еяну. Но Дмитрий Сергеевич был настроен доверить ее тому же Горяйнову, что и сделал. Горяйнов же, к несчастью, загулял, и из-за этого первый вылет был задержан на две недели. Машину успешно поднял второй пилот его экипажа Ю. В. Сухов.

Когда стало ясно, что Горяйнову не быть и в экипаже «144-й», к Борисову однажды подошел В. Н. Бендеров:

— Как Вы думаете насчет Ельяна в качестве командира экипажа «144-й»?

— Конечно, Горяйнов — летчик от Бога — был бы более предпочтителен, если б у него не «отказывали тормоза», — ответил Борисов.

— А как Козлов? — спросил он.

— Какие разговоры! Козлов вел «28-ю». Очень порядочный человек и сильный летчик. Никаких вопросов!

Рассказывают, Бендеров вызвал Козлова:

— Будешь летать с Ельяном?

— Буду, — ответил он тут же.

Борисов говорил: «Думаю, что это совершенно неправильная вещь — система назначения экипажа. Елян, слов нет, работал много. Сначала мы все: и он, и я, Бессонов, Ведерников — ездили на макет Ту-144. Потом я прекратил ездить, после призыва Маркова на «45-ю». Лишь иногда, впрочем, ездил и я, если это было особенно важно. Когда молодой Туполев, Алексей Андреевич, впервые пригласил меня на макет «144-й», я увидел настолько неудачную компоновку приборов кабины и окна для обзора летчика, что безоговорочно забраковал их. Туполеву и самому компоновка кабины, видимо, не нравилась, и она была коренным образом изменена...»

Борисов наблюдал историю создания «144-й» как бы со стороны и потому также мог быть объективным. Я как-то спросил его: «Доводилось слышать, что Козлов был в чем-то поопытнее Ельяна, и, возможно, он более заслуживал командирского кресла?»

«Тут было немало интриг, — неохотно ответил Василий Петрович. — Но Елян, о котором мне не хочется говорить, очень много работал по этой машине, и в частности на ее макете. Горяйнов был полон желания первым поднять «144-ю». Но не удержался. Не подняв и «154-й»... Жаль его бесконечно. Он был очень душевным, отзывчивым человеком. Я уже не говорю о том, что летчик был прекрасный. Но выпив, преображался кошмарно. Теплого, скромного человека словно заменяли... Погиб талантливый парень. Потеря для всех нас была огромная...»

В отношении товарищей к Ельяну немало жестокости и выдумок. Один из руководителей базы М. В. Ульянов, человек деликатный и объективный, говорил: «Приходится слышать: “Елян оскорбил заслуженного человека”. Этот заслуженный человек — диспетчер. В прошлом полковник, демобилизованный, которого Елян сам, по просьбе сотрудника, взял на работу, когда тот нигде не мог устроиться, поскольку был не авиатором. Ельяну по-



Ю. В. Сухов





*Э. В. Елян и М. В. Козлов*

казалось, что этот полковник может быть полезным человеком в канцелярских делах: в ведении документации, в контроле за исполнением важнейших решений. Вскоре, пообтершись, этот товарищ вступил в антиеляновскую коалицию и начал лезть и в летные дела. После этого Елян его и одернул. Тут же это подхватили «борцы за демократию». Елян перед ним извинился, подтвердил свое уважение к нему, уверенный в том, что тот его неправильно понял... Но полковник не успокаивался... Кстати, никогда Горяйнов не был альтернативой Еляну. А по поводу похабных слухов, будто бы Елян вывел его из состояния равновесия, это все полная чушь. Не мог Елян этого сделать, да к тому же Коля Горяйнов сам уже не представлял собой никакого конкурента...»

Вторым пилотом в экипаж Еяна на «144-й» назначили Михаила Козлова. Он тоже ездил и на макет, и на пилотажный стенд в ЦАГИ. Как рассказывал Бессонов, Козлов, человек откровенный, человек, многое переживший в сиротском детстве, в блокадном Ленинграде, и вместе с тем летчик, многое умевший, воспринял это назначение неоднозначно. В традиционном гаражном трепе за чарочкой (пили-то совсем понемногу обычно) он «пытал» Бессонова, что тот думал об этом назначении. Бессонов считал, что Козлов, прошедший уже испытания опытной машины Ту-128 и получивший за это звание Героя, до того, как его получил Елян, превосходил Еяна во многих отношениях и был достоин первого кресла, а не второго. Позже Козлов делился с Бессоновым, что во время аварийной посадки Ту-144 в Варшаве, когда они возвращались с показательных полетов из Берлина, Елян будто бы терял самообладание. Вину за сложившуюся ненормальную, как считал Бессонов, обстановку с назначением летчиков на испытания Ту-144 он возложил на Д. С. Зосима, И. Б. Иосиловича, А. С. Благовещенского, руководителей ЖЛИИДБ и ОКБ, не допускавших летчиков к сильно сдавшему в то время Андрею Николаевичу Туполеву. Прежде он, бывало, приезжал на стоянку самолетов рано-рано, когда там еще никого не было, кроме механиков.

Поговорит с ними, встретит начальников, даст им разгон, поговорит с летчиками... Так с ним встречался и разговаривал нередко также Бессонов. (Читая эти строки рукописи, М. В. Ульянов говорил мне: «Я уверен, что главным врагом на базе, главным возмутителем спокойствия, нанесшим самый главный вред фирме, был как раз Бессонов и иже с ним».)

При всем внимании к словам Бессонова в его жесткой характеристике Еяна нельзя не усмотреть неуважения к Андрею Николаевичу Туполеву. Надо думать, выбирая именно Еяна, Туполев (как и многие другие в ОКБ в отличие от Бессонова) видел в нем более порядочного и подготовленного человека. Такого, каким его видели Майоров, Паспортников или Веремей... Майоров говорил о первом испытателе Ту-144 Э. В. Еяне: «Это прекрасный человек и летчик. Да, приходилось слышать и иное. Будто он развалил коллектив даже. Возможно, это исходит от тех, кто претендовал на нечто большее, чем имел. У меня с ним были чистые, дружеские отношения, хотя он и был у нас начальником. Я летал с ним на Ту-22. Прекрасный летчик!»

Среди туполевских летчиков всегда выделял Эдуарда Вагановича Еяна — штурман В. С. Паспортников. Они были и остались близкими друзьями — как и их семьи. Владимир Степанович рассказывал: «Изумительным человеком был отец Эдика, Ваган Сергеевич Елян, душевным, очень простым, доступным. Наши дачи в Краскове были рядом, и мы дружили семьями. С Эдиком мы нередко летали в одном экипаже и много общались в разной обстановке. У него была поразительная способность, которой я так никогда и не научился. Он мог заснуть мгновенно, если позволяли обстоятельства. Летал он изумительно. Если кто-то и говорит что-то иное — это неправда!

Почему к нему отношение многих неровное? Да потому, что у него очень твердый, строгий характер. Он не терпел разболтанности — ни малейшей! До него начальником летной службы был Миша Козлов — это рубаха-парень, человек мягкий, покладистый. А до Козлова был Алексей Петрович Якимов — человек очень требовательный, умевший без особого нажима сделать так, чтобы его указания выполнялись беспрекословно. После мягкости Козлова наступила жесткость Еяна. Если даже требования его были честны и справедливы, далеко не всем это нравилось. Потому многие его не любили, тем более ровесники. Алексей Петрович был старше, ему было проще в этом отношении. Эдика Еяна очень уважал Андрей Николаевич Туполев. А он-то разбирался в людях. У них были очень простые человеческие отношения. Ничего и никому Елян не лизал. Это наговор. Действительно в чем он провинился — так это с продажей автомобиля. Хотя все делали нечто подобное. Единственное, за что я не могу его оправдать, это то, что он оставил семью, Зою. Не знаю, где она, не знаю, где Мариша — дочь и Андрей — сын... Давно не встречались, все как-то разрушилось... Где он сейчас — не знаю». Это был давний разговор, тогда я особенно задумался о природе негативного отношения некоторых людей к таким незаурядным личностям, и невольно



*А. Н. Туполев с внучкой и Э. В. Ельяном на даче на Николиной Горе*

вспомнились слова средневекового французского писателя Франсуа Фенелона: «Люди, ненавидящие правду, ненавидят также и людей, говорящих ее...»

Несколько лет тому назад Эдуард Ваганович Елян переехал жить в Ростов. Его отсутствие в Москве, отстранение от жизни в КБ Туполева дали повод даже для разговоров о его смерти. Между тем он жив-здоров, иногда бывает в Москве, как всегда, активен, слава Богу, имеет хорошую память, не потерял ни ума, ни остроумия и может ответить тем, кто, полагая, что его уже нет в природе, порой несет околесицу. Елян прочел рукопись этой книги и уточнил многое. Естественно, это касалось прежде всего судьбы коллектива туполевских летчиков-испытателей, его собственной жизни и судьбы Ту-144. Во время нашей последней встречи я спросил летчика:

— Вообще, у вашей фирмы, насколько я понял Алексея Петровича Якимова, с семейными делами у многих было большее или меньшее неблагополучие...

— Не говори.

— И у Козлова, и у Ковалева, и у Алашеева, и у Сухомлина, и у Бессонова, и у Горяйнова...

— И у Ельяна... — грустно улыбнувшись, добавил летчик

Сегодня в Ростове у Эдуарда Вагановича — счастливая семья, а в Москве — любимая дочь Марина. К несчастью, недавно умер сын Андрей...

К словам Владимира Степановича о семье Ельяна следует добавить. Мать Эдуарда Вагановича Ельяна Александра Федоровна — родом из Ста-

рой Русы, а отец — Ваган Сергеевич — из Зангезура, из Гориса, в Армении. «Старшего брата отца, — вспоминал Эдуард Ваганович, — убили турки во время резни, и отцу было 11 лет, когда в 1915 году он увел всю свою семью: сестер, отца, мать, детей — через горы — в безопасное место. Отец нигде не учился. Он — самородок. После резни семья обосновалась в Баку. Там же отец женился на матери, семья которой перебралась в Баку из Ленинграда и так же бедствовала, как и отцовская. Отец работал в органах, у Багирова. В 1937 году он чудом спасся от начавшихся массовых расстрелов, уехав в Москву в ту же ночь, когда пришли его арестовывать. В Москве, в наркомате решили направить его в Норильск: А. П. Завенягин взял его в свою команду. В 1938 году и мы, мама и два моих брата, переехали в Норильск. Отец всю войну проработал на Крайнем Севере — заместителем у А. П. Завенягина. В 1941 году я попытался с товарищем пойти на фронт, но нас сняли на первой же станции с поезда, который вез нас к дядьке, воевавшему на Украине...»

Один старший брат Вагана Сергеевича погиб. Амо Сергеевич был другим старшим братом. В войну этот богатырь, рост которого превышал 2 метра, командовал знаменитым артиллерийским заводом № 92 в Горьком. Менее известна его работа с С. Л. Берией — в области создания ракет, в частности крылатых снарядов «Комета». И уж совсем мало что известно о периоде, когда (после «ухода» из КБ С. Л. Берии на «развилке») он стал главным механиком в институте академика-ядерщика А. И. Алиханова.

Эдуард Ваганович вспоминал рассказ отца о брате Амо Сергеевиче. На полигоне в Петушках в присутствии членов правительства происходили огневые испытания пушек, которые выпускал его завод в Горьком. После этого завод, кажется, получил право отправлять пушки на фронт без военной приемки — настолько строгим был заводской контроль. И это при сверхмассовом выпуске пушек. (Читая рукопись, М. В. Ульянов в этом месте сделал приписку: «Есть такая книга "Оружие Возмездия". Ее автор главный конструктор Горьковского завода генерал-полковник В. Г. Грабин, удостоенный в свое время четырех Сталинских премий. Он восторженно описывает деятельность Амо Сергеевича Еяна. Если вы не очень уважаете Еяна, прочтите эту книгу, и вы измените свое мнение к лучшему».)

Амо Сергеевича в институте Алиханова «съел» сам Хрущев. Случилось это после партийно-хозяйственного актива, на котором Амо Сергеевич председательствовал. На этом партийном активе будущий диссидент — физик Орлов открыто «понес» Хрущева. Амо Сергеевича тут же выгнали с работы, у него случился инсульт. Он недолго прожил, его похоронили на Новодевичьем кладбище.

Перед войной Амо Сергеевич какое-то время обучался в США. Тогда же, году в 36-м, по предположению Эдуарда Вагановича, там же обучался Д. С. Марков.

Амо Сергеевич был дружен в Горьком с Суреном Ивановичем Агаджановым, директором знаменитого авиационного завода № 21, наладив-

шего в войну массовый выпуск истребителей Ла-5. Этот самолет испытывал, сыграв важную роль в его судьбе, А. П. Якимов. Об этом я уже писал в первой книге серии «Летчики-испытатели». У Сурена Ивановича был родной брат, Арам (Грамп А. Н.), крупный строитель. Они были братьями моей матери, и я знаю, что их жизнь сложилась драматично. Арам после возвращения из длительной командировки в Америку, откуда он привез жену и младенца-сына, был арестован и сослан... в Норильск. Я знал, что Сурен Иванович, пользовавшийся исключительным авторитетом у И. В. Сталина в войну, как и Л. М. Каганович, у которого в Министерстве путей сообщения Арам был правой рукой по строительству, не смогли уберечь его от ареста. Но Сурен Иванович, открыто боровшийся за освобождение брата все время, вплоть до своей ранней смерти от инфаркта после войны, помогал брату и уехавшей вслед за ним в Норильск «американской декабристке» Гертруде Кливанс чем мог. Очень даже возможно, что делал он это через своего друга Амо Сергеевича Еяна и его брата Вагана Сергеевича. Эдуард Ваганович ничего по этому поводу не знал. Но повторял: «Я никогда не слышал об отце ни одного недоброго слова. Он многим помог...»

Эдуард Ваганович Елян многого нахлебался как начальник. Начальник — зло по определению. Притчей во языцех стало его избиваемое чучело у прагматичных и мудрых японцев. Очевидно, что и Елян не был ни ангелом, ни мудрецом в своей жесткой, порой чрезмерной требовательности как начальник. Но его выбрал сам Андрей Николаевич Туполев — выбрал из многих столь же достойных. Вот эти столь же достойные не смогли простить ему ни одного промаха. Помнили и помнят их до сих пор. Сами — вместе с ним — устроили «гражданскую войну» внутри базы и вынесли ее на обозрение вовне: в горком партии, обком, МВД, комиссию партийного контроля при ЦК, наконец, в ЦК КПСС. О своих письмах, обращениях и хождениях в коридоры этой власти в борьбе с Еляном мне с жаром рассказывал А. Д. Бессонов. Коллектив противников и сторонников Еяна раскололся тогда наполовину. Но для Бессонова это — несомненно виноватый во всеобщем раздразе человек. Как и А. А. Туполев...

По мнению С. Т. Агапова, разделение летчиков ОКБ на три службы произошло в 1982 году по инициативе А. А. Туполева и вопреки желанию летчиков. Годами они летали на разных типах самолетов, и это справедливо относилось к разряду достоинств организации летных испытаний. После гибели экипажа Кульчицкого образовали в ЖЛИИДБ отдельную службу (№ 3) — испытателей винтомоторных самолетов. В нее вошли И. К. Ведерников, Е. А. Горюнов, Н. И. Линьков, В. Д. Баскаков, А. А. Артюхин. Первую службу, по самым «рабочим» машинам: Ту-160, Ту-154, Ту-204 — составили С. Т. Агапов, Б. И. Веремей, В. Н. Матвеев, В. А. Дралин, В. А. Севаньяев, А. И. Талалакин. Во вторую службу (по машинам Ту-22МЗ, Ту-134) вошли В. П. Борисов, А. Д. Бессонов, А. С. Мелешко, А. В. Махалин, Г. В. Воронченко, Ю. П. Шеффер.

Стихией Бессонова была борьба за справедливость. На встрече с министром промышленности Титкиным в пору «разгула народовластия» через советы трудовых коллективов он привел убедительные, по его мнению, доводы в пользу предложения отстранить от руководства АНТК им. Туполева Алексея Андреевича Туполева. Он сказал тогда: «За 13 лет моей совместной работы с А. Н. Туполевым мы выпустили и испытали Ту-22, Ту-22У, Ту-128, Ту-128У, Ту-124, Ту-134, Ту-154 — совершенно разноплановые машины. Потери у нас были, но катастроф не было! За 19 лет работы с Алексеем Андреевичем Туполевым мы построили и испытали всего два самолета “70” и... этот “недоделок” — Ту-204, который никуда не пойдет. А потеряли при этом 18 человек. Из 82 летающих испытателей, включая экспериментаторов, инженеров летного состава, 42 погибли или получили травмы, ранения при катапультировании или вынужденных посадках. Половина побывала в аварийных ситуациях. Это ж не работа. Это малая война!»

Если у Еяна и был несогласный с ним почти во всем человек, то это как раз Бессонов — единственный не Герой среди заслуженных летчиков его класса. Это противостояние вполне объяснимо. Елян, всегда сознававший силу и заслуги Бессонова как летчика, говорил: «Когда из-за него погиб хороший парень и хороший штурман Баженов, я ему, Бессонову, сказал: “Толя, пока я жив, ты Звезды Героя не получишь!” Я знал, конечно, что он после этого ляжет костями, чтобы меня оттуда выпереть. Как он мог бросить своего штурмана?! Бросить своего члена экипажа, истекающего кровью, в тяжелейшем состоянии! Привел его домой и бросил у порога, на площадке — смылся, чтобы не участвовать в разборе. После очередного возлияния Бессонов как-то и Агапова подставил: они ехали в автобусе, Бессонов стал бузотерить. Вызвали милицию. Вошел милиционер в автобус — Бессонов выскочил, а Агапова забрали! В пьяном виде Бессонов нос Горяйнову откусил, а у Козлова Миши шапку дорогую растоптал... Такое у Бессонова по пьяни было неоднократно, так что при мне, по крайней мере, представления к званию Героя у Бессонова, о чем он говорит, не было и быть не могло!»

В каких-то деталях эти истории (как с Баженовым, так и с Агаповым) могут быть уточнены, но в основном претензии к Анатолию Дмитриевичу, к сожалению, справедливы. Штурман Владимир Баженов пришел к туполевцам после демобилизации из армии. С Бессоновым он летал на Ту-128. Как вспоминал С. Т. Агапов, летавший на параллельной машине со штурманом Колосовым, Володя Баженов был очень хорошим парнем. Он никогда не перепивал и в тот трагический вечер, когда обмывали получение дипломов инженеров, пошел провожать Бессонова. Завязалась ссора с прохожими, в драке Баженова толкнули, он упал и затылком ударился о бордюрный камень, получив перелом основания черепа. Бессонов сбежал, бросив товарища, потерявшего сознание... Потом Бессонов вернулся, забрал его, надо было отвезти в больницу, но этого не сделали. По другим сведениям, Баженова подобрали и вызвали скорую посторонние люди. Но было поздно. Человек умер.

Произошли эти печальные события давно, году в 67-м. И может быть, не стоило бы ворошить прошлое: в разговорах со мной Анатолий Дмитриевич никогда не вспоминал те события и, очевидно, стыдился их. Их не повернешь вспять, и мною движет желание не столько корить Бессонова, сколько сказать доброе слово о штурмане Владимире Баженове, которого помнили и уважали и Елян, и многие другие туполеовцы.

М. В. Ульянов еще при жизни А. Д. Бессонова говорил о нем предельно жестко: «Думаю, что никто, никогда с туполеовской фирмы, даже если бы у Бессонова светился нимб святого, никогда не представлял бы его к званию Героя. Это правда... Бессонов штурмана Баженова бросил очень давно. А потом он учудил что: на "45-й" машине, на высоте 200 м, пролетая над старой полосой, засандалил на глазах у изумленной публики «бочку». Зачем? Все же «бочки» делали на "45-й" машине. Но зачем это делать так нарочито...

У Андрея Николаевича Туполева была замечательная притча: «Ты приходишь в комнату. В четырех углах — дерьмо. Какую кучу будешь убирать? Ответ Туполева: которая воняет больше!» Так вот, у Бессонова было такое поведение, что он в эту кучу самого вонючего дерьма должен засунуть руки! И поворошить его — на любую тему. (Еще на эту тему хорошая притча была у Селякова. Он говорил: «Где много дерьма, там должно быть много бумаги».) Бессонову надо было разжечь любой конфликт, чтобы все от этого плакали. С каким наслаждением он, когда его выбрали в СТК, занялся «с коллегами» по СТК свержением А. А. Туполева. С садистской настойчивостью. Я тоже был в СТК и считаю, что это была главная ошибка в моей жизни. Я не был особым энтузиастом в СТК, но руку против Туполева поднимал (у меня были на то свои основания). Но одно — делать это по долгу службы, а другое — по злости душевной... Все бессоновские выкладки идут в одну сторону. В итоге я бы сказал, что Бессонов — это главный враг существования туполеовской фирмы. Большого вреда, чем от него, не было ни от кого».

Мне казалось, что я неплохо знал Анатолия Дмитриевича Бессонова как внимательного, интеллигентного, активного человека, знал, что многие его товарищи говорят о нем более чем уважительно. Но, как убедился, есть и немало тех, кто обоснованно оценивает его и абсолютно негативно... Елян натерпелся от него побольше других, но зла не держал...

Свою испытательную работу Елян начинал в ЛИИ и выполнил несколько важных работ. Они были связаны с заглоханием двигателей самолетов МиГ-15 и МиГ-19 при стрельбе реактивными снарядами и из обычных пушек. Он участвовал в испытаниях, связанных с обеспечением прочности тех же самолетов с подвесными баками. Важные результаты он получил в испытаниях жидкостного ракетного двигателя — ЖРД — на Ил-28 и в испытаниях, направленных на выявление причин катастроф трех самолетов Ан-2. Он был дублером у Амет-хана Султана при испытаниях уникального сверхзвукового самолета П. В. Цыбина НМ-1. Слетать ему не удалось, помешала командировка на полигон во

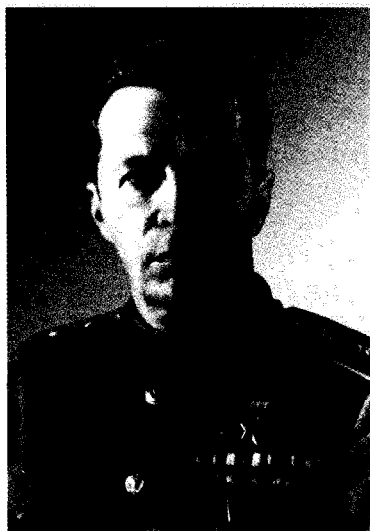
Владимировку. Но его назначение на эту работу говорит само за себя. Он был также дублером в испытаниях самолета ОКБ А. И. Микояна Е-50 с ЖРД...

После пяти лет работы в ЛИИ, начиная с 1958 года, Эдуард Ваганович два года испытывал самолеты в ОКБ П. О. Сухого, в частности сдал на государственные испытания самолет С-1, испытал машину П-1. Елян можно пытаться упрекнуть в чем угодно, но только не в том, что он плохо летал. Борисоглебское училище он окончил с отличием в 1948 году и до 1951 года работал там инструктором. Уже тогда его заметил приезжавший в училище начальник Школы летчиков-испытателей генерал М. В. Котельников. Елян хотел попасть в первый набор в Школу, но у него был еще мал налет. Этот недочет он быстро устранил, поскольку ему как инструктору почти ежедневно приходилось летать: с раннего утра с 10 курсантами своей первой группы и с 10 другими курсантами (второй группы) — после обеда. Других инструкторов тогда забрали в Корею — для обучения китайских летчиков. Генерал Котельников сам приложил усилия, чтобы Елян попал во второй набор ШЛИ.

Среди преподавателей Школы летчиков-испытателей своего набора, в 1951 году, Елян выделял Михаила Михайловича Громова. Он был тогда начальником управления летной службы министерства, возглавлял мандатную комиссию Школы и читал там курс психологии. Запомнилось, что в этих лекциях сквозила любовь... к лошадям. И психология наездника (необъезженной лошади) обследовалась лектором порой столь же внимательно, как и психология летчика-испытателя.

Громов был подтянут, строен и красив до глубокой старости. Елян вспоминал, что после поминок по Андрею Николаевичу Туполеву пальто подвыпившему Михаилу Михайловичу подавала улыбавшаяся молодая красавица. К завистливому умилению окружающих, да и самой красавицы, Громов поблагодарил ее такими необыкновенными словами, на которые был способен лишь самый галантный кавалер. Зная абсолютную порядочность Громова в семейной жизни, зная хорошо милую супругу великого летчика Нину Георгиевну, могу сказать уверенно, что это был не более чем комплимент красавице...

После окончания ШЛИ Елян хотел попасть на фирму Микояна. С ним разговаривал Г. А. Седов, но на знаменитую фирму его тогда не взяли! Туда пошли Нефедов, Мосолов, а он стал работать в КБ Сухого. «С Вовой Нефедовым, — вспоминал Эдуард Ваганович, — у нас случилась та-



*М. М. Громов*



кая история. Это был 58-й год, я работал еще у Сухого. Я в первый раз сходил за Мах — два на Т-3, сел и заруливаю. А Вовка выруливает на МиГ-21. Мы остановились рядом, метрах в тридцати друг от друга, и переговариваемся по радио. Мы его звали снегирем. Он был таким плотненьким парнем с румяными щеками. Он меня спрашивает: “Как дела?” И показывает: “А мы вас...” — мол, обштопываем. Я говорю: “Вова, не торопись!” Это был его последний полет... Я считаю, что его врачи убили. Он умер от болевого шока. Его же не повезли в Москву. При ударе ребра поджали его легкие. Трагического ничего не было. Его надо было срочно оперировать. Он был крепким парнем. Он все успокаивал: “Ничего, ничего!” А ночью, когда с ним случился болевой шок, он умер. Умер на глазах “у изумленной публики”. Он рассказал о том, что произошло в полете. У него случился помпаж. А он посчитал, что это был не помпаж, а флаттер. Об этом он говорил в больнице. Но по записям у него был помпаж! Я сам пережил помпаж на том же Т-3 и знаю, что при этом вибрации таковы, что не видно приборной доски: двигатель — один, и заборник — под ногами. Жуткая тряска! Никаких систем управления воздухозаборником тогда не было — отсюда и мощный помпаж. При этом реакция должна быть мгновенная — двигатель на упор! И уходить с этого режима, если можно. Володя Нефедов двигатель выключил и пошел вниз. Шел на гидравлике, пока у него были большие обороты самовращения. А перед землей система переключилась на электрику. Управляемость упала раза в три. Он высоко выровнял. Это у летчиков бывает, когда они, спускаясь с высоты, не зажмурят глаза на короткое время, чтобы пошли радужные круги. С высотой зрение начинает терять ощущение близости расстояния. И когда ты выходишь с большой высоты (я все время это применял — всю жизнь, еще с училища, особенно в ночных полетах, да и в дневных, в том числе и на “144-й”) — я зажмуривал глаза на какое-то время, чтобы точнее определять расстояние до земли. Я подозреваю, что он этого не сделал в силу обстоятельств, потерял ориентировку и выровнял очень высоко. А рули действовали непривычно медленно. И машина грохнулась! Юра Гарнаев вытаскивал его. А ночью Володя скончался от шока... Я словно накаркал: “Не торопись, Вова!”...»

У Еяна сложились отличные отношения с другим летчиком фирмы Сухого В. С. Ильюшиным (об этом мне говорил и Владимир Сергеевич).

— Володя взялся за рекорды — и замучился! — вспоминал Еян. — Не получалось поначалу! У него же летного опыта было маловато! Лишь школа Коккинаки, но опыта-то особого не было! Вот он, бедняга, сидит, бывало, скучный: «Никак не могу!» Обмозговали мы вместе, как сделать нужный полет. Он поставил рекорд, и оба мы были рады. Потом появился В. Н. Махалин...

У Володи супруга — грузинская княжна... Я у него последний раз был, когда он прилетел из Австралии и привез оттуда бочонок вина... Я спросил его: «Ну, чем ты занимаешься?» Он ответил: «Ты знаешь, эти б... — летчики!»...

— К нему некоторые предъявляют претензии, особенно после гибели Евгения Соловьева.

— Я тебе скажу — Женя сам виноват! Ты знаешь, как Женьку звали в кругу его однокашников? Сперматозоид! Он хотел — и все! Его Володя предупредил: «Аккуратнее, аккуратнее! Не спеши!» Но как они слушают, молодые?! Рвутся вперед — и все! У Женьки был какой-то комплекс неполноценности, из которого он пытался вырваться...

К несчастью для Еяна, в КБ Сухого пришел списанный с летной работы Герой Советского Союза военный летчик-испытатель В. Н. Махалин. Отношения с ним у молодого летчика не сложились из-за непрекращавшихся мелочных придирок мэтра. Они были связаны, к примеру, с тем, что Елян в своих тренировках уделял большое внимание возможности посадить машину без двигателя.

Несмотря на молодость, Елян к тому времени был уже весьма опытен, попадал в поучительные летные ситуации и мог самостоятельно оценить, что для него важно, а что — не очень. Он много работал на полигоне во Владимирове. В частности, он занимался актуальной темой заглохания двигателя при стрельбе ракетными снарядами. В полетах по этой теме в сентябре 1955 года он поднимал с Центрального аэродрома модернизированную машину МиГ-15 бис. На разбеге лопнула гидравлическая трубка, машину повело вбок, но летчик успел затормозиться. Военпред пытался перекрестить его перед вторым полетом на отремонтированной машине, как это он делал перед первым полетом. Но летчик остановил его: хватит одного раза!

Примерно тогда же Николай Степанович Рыбко сел на Ту-16 перед полосой — это было громкое происшествие. Елян при каждом удобном случае тренировался в «бездвигательной» посадке. Это помогло ему после большой работы во Владимирове посадить так две машины Сухого — в обоих случаях двигатель совсем не отключался, а работал на малом газу. В первый раз оказалось так, что управлять двигателем было просто нельзя. А второй раз он шел на разгон на Александров на самолете Т-3. За облаками начался сильнейший помпаж, летчик успел быстро, в течение нескольких секунд, убавить двигатель на малый газ (он хорошо знал, что двигатель А. М. Люльки горел очень быстро), и это было важно. После этого двигатель летчик уже не трогал, снизился, увидел за облаками аэродром в Чкаловской и там сел. Ясно, что на самолете с треугольным крылом и малым аэродинамическим качеством это труднее обычного, тем более что аэродромная полоса оказалась на ремонтных работах, о чем летчик не знал. Машина осталась целой, но Махалин не прекращал своих придирок.

В преддверии 80-летия Эдуарда Вагановича Еяна, в августе 2006 года, я позвонил Владимиру Сергеевичу Ильюшину и спросил его об этой коллизии. Владимир Сергеевич не стал обсуждать тему столкновения Еяна с Махалиным. Он сказал:

— Мы же с Эдиком вместе кончали Школу летчиков-испытателей. Он у нас на фирме работал недолго. Я — шеф-пилот, а он — рядовой летчик! Его это не устраивало!..

— В этом все дело? Простая зависть?

— May be, may be... Владимир Сергеевич плохо себя чувствовал (астма мучила его с детства), но он просто и радостно сказал: «Я с удовольствием обниму Эдика и поцелую. Давно его не видел...»

В декабре 1959 года погиб Алашеев, а летом 1960-го Ельяна пригласили в ОКБ Туполева для продолжения испытаний Ту-22. К этому времени Ельян окончил МАИ. Формально он еще не ушел с фирмы Сухого, но летал в ЛИИ. Вот туда-то по поручению начальника базы М. Н. Корнеева за ним в ЛИИ приезжали вдвоем А. П. Якимов и И. М. Сухомлин с предложением перейти в КБ Туполева. М. Н. Корнеев и Д. С. Зосим встретили его перед входом в центральное здание базы. Прогуливаясь в лесочке, после общих распросов о здоровье, о делах, о желании работать в КБ, Михаил Никифорович сказал ему то, что запомнилось надолго: «У нас к Вам одна просьба: пожалуйста, не ввязывайтесь в коалиции в нашем коллективе. У нас — клубок неприязней в отношениях молодых со старыми. Есть проблемы с Сухомлиным. Да и Ковалев — не подарок... Ваша задача — Ту-22!»

Ельян вспоминал, что более отрицательных взаимоотношений между «стариками» и «молодыми», чем в тот момент, когда он только пришел на базу, потом уже не было: «Тот же Бессонов, Козлов, Горюнов — они были против «стариков», поскольку это была какая-то каста. Я определил это по Ковалеву. Калина был более прост, он был повернут к молодежи. Хотя был себе на уме. Как только я стал начальником летной службы, я встретился с Михаилом Александровичем Нюхтиковым и попросил его: “Михаил Александрович, у Вас огромный опыт. Давайте раз в неделю или раз в две недели, как захотите, организуем Ваши лекции. Вот у нас по понедельникам бывают разборы, может быть, совместим?..” Он охотно согласился. На первом же его выступлении некоторые молодые ухмылялись и не очень внимательно его слушали, потому что рассказчик он был никудышный. Совсем другое дело — Алексей Петрович Якимов. Жаль, что он не написал о том, о чем мастерски рассказывал! А Михаил Александрович при его незаурядной эрудиции, при его понимании таких тонкостей, как перекомпенсация, устойчивость, управляемость (особенно тяжелых машин), был слушателям неинтересен. И после второй или третьей своей беседы он и сам остыл. Я ему не говорил, что не надо продолжать. Но я видел, что у него самого пропало настроение. У него не было желания кого-то воспитывать. Если Иван Моисеевич Сухомлин все время замешивал какую-то кашу, то Михаил Александрович не был заинтересован и не был активен в этом. А вот Алексей Петрович, как мудрый отец, очень внимательный, любящий пошутить, многое сделал, чтобы сгладить отношения “стариков” с “молодыми”...».

У летчика Ельяна после «разъяснений» Корнеева не было никакого желания терять время впустую. Он засел за руководство по эксплуатации — РЛЭ, за изучение всякого рода инструкций по новой машине Ту-22 и не вылезал из ангара, лишь иногда подлетывая. Интересная работа захватила его.

На его первом вылете на 22-й присутствовал Андрей Николаевич Туполев. Он участвовал также в разборе полета и особенно интересовался вопросами продольного управления. Кто-то раскачивал машину на взлете — этого у Еяна не было. Машина показалась ему мощной, строгой, но подвластной летчику. Экипаж, в который входили также штурман Николай Иванович Толмачев и бортрадист Борис Иванович Кутаков, как уже говорилось, провел большую работу на Ту-22К, с первыми боевыми пусками ракетами.

Эдуард Ваганович вспоминал: «Весной 1964 года мы участвовали в параде — в Кубинке. Там я представлял Хрущеву, Брежневу и другим высшим руководителям Ту-22. Была низкая облачность — около 300 м. Шли низко, включили форсаж и ушли вверх так, что у Брежнева, говорят, челюсть чуть не отвалилась. Тогда же Андрей Николаевич шутливо пожаловался Хрущеву, что Брежнев, курировавший в ЦК военные дела, зажимал “22-ю”. Говорят, что Брежнев также “отшутился”: “Я тебе этого никогда не забуду”. Но трижды Героя Туполеву все же дали...»

В первые годы в КБ Туполева Елян был занят в основном именно Ту-22, и пришлось решать самые разные задачи. Дмитрий Сергеевич Марков как-то вызвал Еяна и сообщил, что в Калининградском полку (там, как и в Саках, базировался полк морской авиации) на «22-х» все время рвутся тормозные парашюты, и машины выкапываются за полосу. Елян полетел туда разбираться. Целый день он наблюдал заходы на посадку, а вечером поинтересовался у командира полка, почему у летчиков такие большие скорости захода на посадку? Оказалось, что таково было местное распоря-



*Н. И. Толмачев*

жение и нормальная скорость захода на посадку с 360 км/ч была увеличена до 380! Этого было достаточно, чтобы парашюты не выдерживали заметно увеличившегося скоростного напора. Очень много работы по «22-й» было связано у Еяна также с казанским заводом, который он курировал.

На Ту-22 Елян выполнил первый полет на максимальную дальность. До Новосибирска и обратно летели более пяти часов. В туалет на этом самолете не сходишь. Так что вспоминались удобства, впервые увиденные еще в Борисоглебском училище, на американском корректировщике и учебном самолете «Норт-Америкен» АТ-6. Там предмет остроумия — писсуар напоминал переговорные устройства членов экипажа на наших самолетах. А для переговоров у американцев было уже радио...

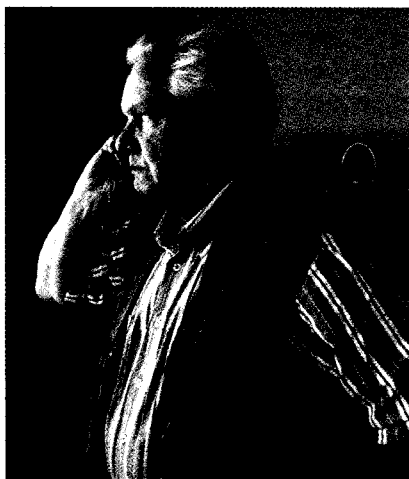
Однажды в 1963 году в одном из полетов Еяна на Ту-22 в полете отказал указатель скорости. И летчик, сам того не подозревая, превысил ограничения по скорости. Самолет в облаках попал в зону реверса элеро-

нов: при отклонении штурвала вправо самолет начинал крениться влево. Кроме того, наступала обратная реакция на дачу ноги. Высота была не более 1500 м, но Елян успел понять, в чем дело. Он не дал развиваться событиям, убрал форсаж, увеличил вертикальную скорость, затормозился и потихонечку привел машину на аэродром... «Могла быть труба», — вспоминал он годы спустя.

Я спросил летчика:

— Реверс элеронов был у вас и на «134-й», и на «154-й» (с большим исходным элероном), и на «28-й», и на «22-й» машинах. Что можно сказать об опасности реверса?

— На «28-й» я сам не проверял этого. А на «22-й» это было четко выявлено — критическая скорость реверса в районе 850 км/ч. У машины скорость в наборе была ограничена: 750 км/ч. А на скорости 850 км/ч уже наступал реверс. На форсажном режиме переход от 750 к 850 происходил очень быстро, и надо было быть очень внимательным. В наборе высоты скорость погасить относительно просто. А в горизонтальном полете для этого надо убирать форсаж двигателей и уходить вверх. На малой высоте при превышении ограничений по скорости реверса на самолете МиГ-25 погиб летчик-испытатель ГК НИИ ВВС Игорь Лесников...



Э. В. Елян, 2007 г.

К сказанному летчиком надо добавить, что проблема потери эффективности (и реверса) органов управления, прежде всего управления по крену, недооценивалась какое-то время многи-

ми. Вот один пример. В 1968 году на заводе в Воронеже Бессонов вместе с летчиком-испытателем ГК НИИ ВВС Майоровым быстро и успешно выполнил ряд приемо-сдаточных полетов на спарке Ту-128. У Бессонова остались самые лучшие воспоминания об этой совместной работе. После этого, лет через пять, Анатолий Дмитриевич начал испытания по несимметричному пуску ракет. Потом эту работу продолжили летчики ГК НИИ ВВС Гуревич, а после него — как раз Майоров. Работа была сложной, так что продвижение по числу Маха требовалось постепенное и осторожное — именно из-за снижения эффективности управления по крену. Для сокращения сроков приемки машины на вооружение военные выполняли эту работу самостоятельно. В одном из полетов по этой программе при числе  $M=1,3$  машина вошла в неустраняемый крен и, крутясь, снижаясь с большой скоростью, врезалась в землю. Экипаж погиб. Бессонов участвовал в поиске причин катастрофы и обнаружил неожиданное. Его отчет, в котором прямо указывалось на

опасность потери эффективности поперечного управления при больших приборных скоростях полета из-за упругих деформаций крыла, никто: ни ведущие инженеры, ни летчики — не читали. Между тем сам Бессонов в таких же испытаниях несимметричного пуска ракет на той же машине дошел до числа  $M=1,5$ , и в отчете была дана четкая рекомендация: при достижении скорости реверса немедленно убирать форсаж двигателей на малый газ и тормозиться! Майоров, как свидетельствовал пустой формуляр отчета, с этой рекомендацией не был знаком...

С. Т. Агапов, несмотря на значительный опыт полетов на машинах Ту-128 и Ту-154, с проблемой реверса элеронов особо не сталкивался. После того как на Ту-128 разбился военный летчик Валерий Майоров, Агапову поручили проверить режим, на котором это произошло. Предстояло выполнить несимметричный пуск двух ракет, расположенных на одном крыле. Агапов считал, что, по-видимому, неправильно формулировалось задание летчику: надо было не изучать, как будет меняться крен машины до некоторого значения, а немедленно реагировать рулями на изменение угла крена машины при пуске ракет и убирать газ, иначе машина опускала нос, разгонялась, и спасти ее было уже невозможно, как это и произошло с Майоровым...

Елян вводил в строй первых летчиков Дальней авиации на Ту-22. Происходило это на аэродроме в Жуковском. Тогда из министерства прислали трех летчиков, которых предстояло подготовить: инспектора Дальней авиации В. С. Вахнова, зам. командира полка из Белоруссии А. И. Болысова и инструктора Рязанского центра подготовки В. С. Никерина. Вводить их предложили вначале А. Д. Калине, как ведущему по машине. Калина, летавший прежде на Ил-28, поставил, как уже говорилось, условие: сначала подопечные должны вылететь на Ил-28. Времени, однако, было очень мало, и Д. С. Зосим при Еляне стал уговаривать Калину отказаться от этого требования. Калина продолжал настаивать на Ил-28, тогда Зосим попросил совета у Еяна: как быть? Тот ответил: «Ил-28 совсем им не нужен: летчики эти летают на Ту-16. Я составлю им программу на Ту-104 — это гораздо ближе!» Эдуард Ваганович рассказывал: «Я им показал проходы на “104-й” на скорости захода Ту-22 (около 360—380 км/ч), и они прошли необходимую дальнейшую подготовку. Нам указали первым выпустить старшего — подполковника Вахнова, вторым — подполковника Болысова и третьим — майора Никерина. Мы полетали на Ту-16, и я нашел, что лучше всех пилотирует Никерин, после него — Болысов и потом — Вахнов. Я доложил Зосиму, Маркову, и они утвердили этот порядок выпуска. Вахнов обиделся на меня до смерти. Хотя после своих товарищей он также слетал и слетал нормально. Так я их впервые выпустил и потом курировал полки Ту-22 Дальней авиации в Саках, Калининграде и Белоруссии».

Годы спустя, работая уже у микояновцев по тематике палубной авиации, Елян не раз встречал своих подопечных из военных, некоторые из них занимали уже самые высокие посты, вплоть до министерского...

Вместе с А. Д. Калиной, Н. Н. Харитоновым, В. П. Борисовым, Б. И. Веремея, Е. А. Горюновым, А. С. Мелешко и другими летчиками ОКБ, вместе с ведущими инженерами по этой машине Э. В. Елян многое сделал для становления самолета, открывавшего дорогу еще более совершенным Ту-22М, Ту-160... Работал большой коллектив, и работа шла по многим направлениям.

Елян много сделал по испытаниям пассажирского самолета Ту-134 — особенно по наиболее сложным программам полетов на больших углах атаки. Когда надо было сертифицировать самолет Ту-134, об этом попросили поляков: СССР не был тогда членом ИКАО. Из Польши прислали для этого дела летчика-испытателя Анджея Абламовича, хорошо говорившего по-русски. При первых же посиделках с нашими летчиками он рассказал о недавней семейной радости: в один и тот же день он и его жена, первая стюардесса польских авиалиний, получили ключи от одинаковых автомобилей: он — за испытания какого-то самолета и жена — за рекордный налет. Участник работ, Э. В. Елян вспоминал:

— Летать нам предстояло на больших углах атаки — в нашей зоне. Я с Анджеем должен был перелететь из Шереметьева мимо Чкаловской к нам в зону, а потом тем же путем возвращаться в Шереметьево. Наше первое Управление МАП, следившее за секретностью, отправило нас в Генштаб. После хождений с участием И. П. Полунина, в ту пору инспектора летной службы МАП, нам разрешили провозить польского летчика мимо Чкаловской в нашу зону. В Генштабе нас «успокоили», сообщив, что вся наша территория в этой «закрытой» зоне сфотографирована с разрешающей способностью в полметра американскими спутниками. Словом, дали добро. Взлетели мы с Абламовичем из Шереметьева, и, выйдя из их зоны, я перешел на другой позывной: «Мостик». И тут Абламович, которого все считали неудобным для полетов в нашей зоне, спрашивает: «Эдуард, а что «Мостик» — это Чкаловская?» Меня бросило в пот: вот, думаю, точно — разведчик сидит. Не зря такую бдительность наши проявляли. Я спрашиваю: «А откуда ты знаешь?» — «Да я же там, в Чкаловской, испытывал польский самолет наш, тот самый, за который получил ту автомашину». А наши товарищи бдительные об этом и не знали, оказывается...

Потом прилетал француз Тюрка (вскоре после того он стал ведущим летчиком-испытателем по «Конкорду»). Я летал с ним на «134-й» в Шереметьеве. С ним мы на большие углы атаки не ходили. Мы летали на скоростях, близких к минимальным, но запас у нас был большой. Очень аккуратный летчик...

— А с ним ты на больших углах атаки на «144-й» не летал?

— Нет!

— А с кем?

— На «144-й» я летал с М. С. Кузнецовым из ГосНИИ ГА. Тогда он чуть не завалил нас. В свое время я показывал большие углы атаки на «134-й» ведущему летчику от ГосНИИ ГА по этой машине Малинину. Его

прислали к нам, чтобы я его провез. Когда я вплотную стал подходить к сваливанию, он сказал: «Хватит, хватит, мне все ясно!» Я собирался показать ему все и пройти дальше по углу атаки и до сваливания, как планировал, но он этого не захотел.

Перед сдаточным полетом с Кузнецовым на «144-й» мы летали с Агаповым. В полете с Кузнецовым я, как и Агапов в случае с Мезохов, дал маху. Мы доверяем человеку, который пришел из другой организации. Я, как и Агапов, сидел справа. Кузнецов должен был оценить и дать свое заключение. На высоте около 6000 м Кузнецов довольно энергично, недопустимо энергично хватанул штурвал на себя. Машина задрала нос, угол атаки был градуса 23–24. Мы оба тут же отдали штурвал от себя до упора и ждем: машина замерла, а потом медленно-медленно, слава богу, без крена и скольжения, опустила плавненько нос. Я взглянул на Кузнецова. Он почувствовал, что сделал не так, и сидит бледный, как бумага. Таких испытаний на «144-й» больше не было. Этого было достаточно. «144-я» была единственной машиной, получившей сертификат и не пошедшей на пассажирские перевозки.

Мы с Агаповым летали здесь, в Жуковском, на «144-й», когда метеоминимум был 40 м. Вся московская зона была закрыта, а мы с Сережей здесь взлетали. Ходили практически на автоматике. Был классный заход на посадку: работал автомат тяги, скорость поставили — и машина с передним крылышком шла как вкопанная! Перед землей она, за счет влияния элевонов, плавненько опускала нос. При заданном угле траектории автоматическая посадка осуществлялась «без вопросов». Не надо было ни выравнивать, ни отдавать — ничего. Кстати, когда поручили Воронченко перегнать «144-ю» в Монино, я его предупреждал: «Смотри! Полоса там маленькая. Твоя задача: перед приземлением идешь на малой скорости — штурвал на себя не бери! Только отдавай от себя — и машина мягко сядет!» Он так все и сделал, сел хорошо. (Надо также сказать, к чести Горюнова, когда он стал летать на Ту-22 в Казани, в одном из поле-



Самолет Ту-144



тов у него получилась очень задняя центровка. Он это дело почувствовал и при заходе на посадку вместо того, чтобы брать штурвал на себя, отдавал — отдавал — отдавал его! Машина имела желание все время выйти на кабрирование. Женя молодцом — справился.)

— А у вас с Горюновым что-то произошло на «144-й» в Париже?

— Да. Мы были без переводчика. Он и я. Штурман Толмачев английского не знал. Нашего английского было достаточно для общения (запас у нас был около полутора тысяч слов, плюс к тому еще жаргонная информация). Прилетели мы тогда с ним в 1975 году, после катастрофы 1973 года. Там нас начали сложно как-то заводить на посадку. Но погода была хорошая. Я говорю: «Женя, давай с прямой зайдем и сядем, не будем слушать (я вспомнил, как однажды французы, руководя нами, путали «право» с «лево»)). Зашли и сели. И вот перед нашим демонстрационным полетом мы с ним выкруливаем, отсчет времени идет по секундам. И смотрю: прямо по курсу, метрах на ста со стороны аэропорта «Шарль де Голль» идет точка. Я подумал: птичка! Но «точка» шла четко, не как птица — мечась. Надо уже начинать взлет, а я запрашиваю руководителя полетов (на английском): что за машина на встречном курсе? Молчание, запарка, потом слышу там у них какой-то разговор, кричат: «Момент! Момент!» А теперь я уже вижу: идет спортивный самолет! Прямо на нашем взлетном курсе, и теперь уже было видно, что высота у него около 70 метров! Как он там оказался — лоб в лоб против нас — я не знаю. Потом он резко нырнул куда-то и исчез. Мы взлетели, показали свою программу, после чего зашли на посадку — на другую уже полосу. Погода хорошая, машина идет с автоматом тяги. И перед самой полосой, метров триста до полосы оставалось, вдруг поднимается стая голубей, притом их много! Женя говорит: «Пошли на второй круг!» Я отвечаю: «Не трогай ничего! Газы не трогай!» Подошли к торцу полосы — все наше переднее стекло залепило кровью, крыльями птиц. И так мы сели, практически не трогая двигатели. Двигатели убрали и рулили уже, наблюдая через форточки. Слава богу, двигатели остались целыми. Фюзеляж, заборники были залеплены. Я тут же, когда мы зарулили, взял машину, и мы поехали к руководителю полетов. Это был француз, рыжий, похожий на трафаретного эсэсовца. Это была та же сволочь, которая заводила меня в 1971 году на посадку. Я спросил его: в чем дело?! Он вроде бы не понял: «А что, что?» Я посадил его в машину, и мы поехали посмотреть это место. Я там увидел насыпанные зерна и побитых птиц — белые откормленные голуби размером с курицу! Очевидно, кому-то надо было еще что-то натворить! Кто-то упорно преследовал цель, чтобы второй раз случилось неладное: двигатель разрушился бы или что похуже. Уходить на второй круг было, конечно, нелепо. Я в свое время во Владимировке на МиГ-19 на взлете влетел в стаю воробьев. Так я не знал, как мне сесть! Не видно ничего! Все остекление залито кровью. Кое-как с помощью земли зашел и еле сел ...

Одно из наиболее памятных воспоминаний было связано у Эдуарда Вагановича с испытаниями модернизированного самолета Ту-104Е. На самолете добавили топливные баки в крыле и увеличили дальность полета на 700 км. Получилась очень перспективная машина. Но возникли сложности с перекомпенсацией элеронов. Уходя в отпуск, Якимов поручил эту работу, которую прежде вел сам, Елян и предупредил: «Осторожно!» Ведущий М. М. Егоров также предупредил, что сложности начинаются где-то со скорости около 380 км/ч. Елян вспоминал: «Взлетели, убрали шасси, закрылки. По мере разгона я чувствую, что элероны становятся все тяжелее. Дошли до скорости 400 км/ч — элероны словно встали на упор. Если пойти дальше, то управлять уже было бы нечем: шарнирные моменты элеронов слишком велики. Машина нику-



*К. И. Малхасян*

да не кренилась, но сделать разворот было тяжело. В это время второй пилот Толя Липко говорит: “Ваганыч, дай я попробую!” Я притормозился до 380 км/ч в горизонтальном полете, предупредил Толю об осторожности и отпустил штурвал. В это время вижу, как штурман Костя Малхасян машет мне руками из “моссельпрома” — так называли почему-то штурманскую кабину в носовой части Ту-104. Я смотрю на Костю, не могу понять его жесты, но через его остекление вижу, что земля крутится! Крен у нас был уже градусов 80! Толя сидит крайне напряженный, а скорость уже около 400! Я еле успел убрать газ, и мы вдвоем вытянули машину из крена, развернулись и сели. Я потом Костю спрашиваю: “Что ты мне показывал?” Он мне ответил: “Я тебе показывал, какой ты дурак! Ты кому управление отдал?!” Я говорю: “Ну

он же летчик!” — “Какой он летчик — он инженер!” Потом бедняга Толя убился. Самое-то интересное: я Толю предупредил перед тем: “Будь аккуратнее, чувствуешь управление?” Он ответил: “Да, да!” Но машину упустил. Видно, захотел почувствовать, как это «тяжело», но в крен машину завалил, а вывести не может. А раз валится — скорость растет (двигатель не убирал же!). Обе руки на штурвале, он не может дотянуться до РУДов справа. Земля-то уже рядом — 400 м! Шок! Малхасян хоть и штурман, а в летном деле и в людях разбирался прекрасно. Он знал каждого летчика, и с каждым летчиком готовил задание с исключительной тщательностью...»

В свое время, как уже упоминалось, весьма остро проявлял себя подхват на Ту-104 и Ту-16. Об этом Елян рассказывал: «Мы с Женей Горюновым (он был вторым летчиком) должны были на Ту-16 проверить ха-

рактеристики сваливания. С момента запуска машины в серию прошло тогда немного времени. Мы эту работу проделали. Все было нормально: машина очень удачно сваливалась, с «хорошим подхватом», притом «молча», то есть без особой тряски, энергично, резко! Я думаю, из-за этого случилось знаменитое происшествие в Куйбышеве, когда командир — Молчанов — выбросился, а Казаков спас машину. Там был еще и штурман Шестаков, который не мог покинуть машину, поскольку не знал, как нажимать рукоятки. Юра Шестаков потом летал со мной штурманом. Так вот он тогда остался живым, потому что Казаков сумел посадить машину. Это знаменитый случай. Дело в том, что Саша Казаков был истребителем, поэтому он знал, как это делать, а Молчанов, видимо, — нет».

О том нашумевшем случае М. В. Ульянов рассказывал подробнее: «Многие вают на Лещинского — что он тогда неправильно задание дал... Был у Еяна такой штурман Юра Шестаков, он оказался участником того происшествия — во время одного из периодических испытаний серийной машины на заводе в Куйбышеве. Когда они полетели, машина свалилась. То ли перегрузки они делали неправильно, то ли скорость маленькую задали — не знаю. Но как рассказывал Шестаков, это был первый его полет (он только пришел в Куйбышев, его перевели туда — в военную приемку; до этого он летал на Ил-28, а тут сразу посадили на Ту-16, “на облучок”, как он говорил). Как только машина свалилась, командир прокричал: “Покидаем машину!” И командир улетел! Из кормовой кабины двое тоже выпрыгнули. “А я не знаю, как выпрыгнуть”, — рассказывал Шестаков. — Решил не катапультироваться, а вылезти в окно. Командира нет, «дырка» открыта. Я морду высунул: дует! Очень сильно! Я захотел вылезать задом наперед. В это время смотрю, меня толкает ногой Казаков и взглядом подсказывает: «Сиди, сиди!» Все, мол, нормально...»

Я с Казаковым не разговаривал, — продолжал Ульянов. — Но, как говорил Юра, Казаков тоже не смог катапультироваться. Машина снизилась, вошла в более плотную атмосферу, эффективность рулей возросла, и она вышла. Шестаков получил боевое Красное Знамя — за то, что сидел. А Казаков получил Героя...»

Елян много занимался штопором — и тогда, когда был инструктором, и будучи уже испытателем. Полеты на штопор поручались обычно самым опытным летчикам, это один из самых трудных элементов обучения летчиков и тем более — испытаний самолетов. Испытания на штопор летчик вспоминал как одни из сложных, хотя бы потому, что на одной и той же машине характер штопора мог быть сегодня одним, а завтра — уже другим. Штопор зависит от многих обстоятельств, которые постоянно меняются, — это и центровка самолета, и состояние атмосферы, и многое другое.

Эдуард Ваганович рассказывал, как летчики-испытатели решили сделать подарок к 80-летию российского «первооткрывателя» штопора Кон-

стантина Константиновича Арцеулова. Он был личностью выдающейся, но его роль в истории отечественной авиации явно недооценивалась властью. Может быть, потому летчики всех поколений, за редчайшим исключением, говорят о нем как о патриархе, считая его, летчика, конструктора, художника, истинным первопроходцем.

С. Н. Анохин, Г. М. Шиянов, Р. И. Капрэлян, М. Л. Галлай и ряд других наиболее авторитетных испытателей обратились тогда с письмом к двум министрам: авиационной промышленности П. В. Дементьеву и гражданской авиации Б. П. Бугаеву с ходатайством о награждении легендарного летчика, не имевшего никаких особых наград и званий. Бугаев был вхож к Брежневу и подписал обращение в наградной отдел ЦК партии с предложением наградить Арцеулова орденом Октябрьской Революции. Возможно, любой другой орден прошел бы, но не этот. Бдительные работники ЦК откопали несмываемое «двухнедельное пятно» в жизни летчика.

Елян, отвозивший письма летчиков обоим министрам, узнал об этом от помощника Бугаева — Н. И. Васильева. Как выяснилось, Арцеулов был инструктором в Гатчине в то время, когда там менялась власть. Он оставался инструктором и в течение тех двух недель, когда красная летная школа перешла в руки белых... Бугаев был страшно недоволен тем, как его подставили неразумные летчики-испытатели...

Со всей уважительностью к летчикам Эдуард Ваганович рассказывал о том, как из сваливания вывел Ту-154 летчик-испытатель ОКБ Туполева Валерий Павлов, а известный случай вывода Ту-154 из штопора С. Т. Агаповым Елян называл уникальным.

Восхищаться мастерством, способностями товарища дано далеко не всем. Гораздо чаще даже самые сильные испытатели говорят о других не столь охотно, как о себе. Этого нет у Ельяна. О каждом из своих товарищей — летчиков ОКБ Туполева, а среди них были и его критики, Елян говорил только доброе. О каждом. Воистину радоваться чужому таланту — это тоже талант. Вспоминая о нашем замечательном актере Павле Борисовиче Луспекаеве, его товарищ Олег Басилашвили говорил, что тот, как никто, искренне мог порадоваться успеху товарища на сцене: «Такого в театре не бывает!» Гораздо чаще бывает другое. Американский драматург Джон Фридман говорил: «Цинизм, зависть и ревность — самые страшные качества, присущие людям из мира театра. Это взрослые черты...» Мы уже говорили о близости этих двух творческих, звездных миров: театрального и испытательского. Носители этой близости не только взрослые, но и пожилые и даже престарелые люди! Одно утешение: циники и завистники — это все же скорее исключение, чем правило...

Из главных конструкторов, как и все, Эдуард Ваганович выделял особенно Д. С. Маркова: «Мне просто повезло, что я начал серьезную работу именно с ним: по Ту-22, Ту-124, Ту-134, Ту-154... Он был очень внимателен, аккуратен, интеллигентен. У него была поразительная инженер-

ная хватка. Ни одно замечание не оставалось без его внимания, каждое досконально изучалось, тщательно взвешивались все за и против тех или иных решений».

Я вспоминаю, с какой заинтересованностью Эдуард Ваганович рассказывал о феноменальном спасении Авиарда Гаврииловича Фастовца. Этот летчик-испытатель ОКБ Микояна за доли секунды сумел понять, что мгновенно пропавшая перегрузка и еле-еле заметное начало вращения его самолета, увиденный впереди какой-то отделившийся от машины предмет — это сигнал к немедленному катапультированию. Задержка на самые доли секунды стоила бы летчику жизни. Елян вспоминал: «Случай, конечно, уникальный, реакция невероятная. Я даже возил Авиарда к Святославу Николаевичу Федорову, мы были с ним знакомы, и он очень заинтересовался происшедшим. Авиард успел катапультироваться, пока электрические и прочие цепи разрушавшегося самолета еще не успели нарушиться...»

Еяна поражал С. Н. Анохин, притом не только как летчик: «У него был удивительно чистый, густой голос. Надо было слышать и видеть, как он исполнял: “О скалы грозные дробятся волны...” Я был просто потрясен: ни одной фальшивой нотки в музыкальной интонации. Одаренность Сергея Николаевича была очевидной. Он прекрасно говорил по-турецки. Когда ему надо было посекретничать с Амет-ханом в нашем кругу, они спокойно переходили на турецкий...»

Я как-то спросил у Еяна, кто его учителя. Он ответил: «По испытаниям — это в первую очередь мои инструктора, которые меня учили летать. Должен сказать также, что Марк Лазаревич Галлай был хорошим методистом, и он научил меня гонять площадки — в ЛИИ. Он был тогда у нас в ЛИИ одним из инструкторов. Площадки — это противная, нудная работа, но я их по его методике довольно успешно выполнял. Тут требуется много времени подготовительного, а потом две минуты не дышать. Вот этому он научил меня. Это раз. На тяжелых машинах в Школе летчиков-испытателей — ШЛИ — мы летали, и у нас инструкторами были Виктор Алексеевич Бойко, Василий Никифорович Ильин, Борис Васильевич Мельников. Они учили летать и вслепую, и с заклеенными приборами. Школа летчиков-испытателей много мне дала. Я ведь изначально истребитель. До этого летал на легких машинах. А здесь пошли тяжелые: и Ту-2, и Б-25. Хотя летали и на легких машинах: Ла-15, Як-15. А дальше приходилось учиться у всех. С Федей Бурцевым мы испытывали авиагоризонт на МиГах — тогда я много взял от Феди. Как-то летал с Сергеем Николаевичем Анохиным — это школа! С Горяйновым Колей летали на спарках, друг друга контролировали — и это школа! Очень чисто, грамотно Коля летал. Валя Васин тоже очень хорошо летал. На Ту-104 я летал с Алексеем Петровичем Якимовым. С Адамовичем Николаем Владимировичем летал — очень он грамотно летал, аккуратно, чистенько. У всех чему-то учился...»

Елян курировал Казанский авиационный завод и был дружен с заводским летчиком-испытателем Анваром Каримовым. Анвар познакомил Эдуарда Вагановича со своим ближайшим другом — Василием Сталиным и его женой Марией. Точнее сказать, он их сблизил, потому что познакомились они еще ранее. Это случилось в клинике Вишневского. В то время Вишневский прооперировал Амет-хана Султана. Вместе с ним Елян посетил Василия Сталина, который лечился там же после многолетнего тюремного заключения. И тогда, и позже он производил на Еяна самое хорошее впечатление: разумный, сдержанный, дружелюбный, совершенно умеренный в потреблении вина (в чем ему отказывали многие критики, включая сестру, считавшие его чуть ли не алкоголиком; возможно, они говорили о другом периоде его жизни). Гибель Анвара — одного из немногих близких друзей в Казани — была для Василия Иосифовича настоящей трагедией. «Ему долго не разрешали расписаться с Машей, — вспоминал Елян, — пока он не взял фамилию Джугашвили. В конце концов разрешили, но вскоре он умер, и она поставила ему надгробный памятник из черного мрамора...»



*Н. И. Горайнов*

В рукописи книги туполевца Н. И. Душина «Русские люди» есть такие строки, связанные с гибелью в авиакатастрофе В. М. Петлякова: «Сталин приказал тщательно расследовать причину гибели “талантливого конструктора и патриота”. Похоронили Петлякова на казанском кладбище. Ирония судьбы: вскоре после войны рядом с ним опустили в землю гроб Вассо — сына И. В. Сталина, спившегося в казанской ссылке...»

Должен сказать, что не только от Еяна слышал о Василии Сталине более уважительные слова... Елян говорил: «Никогда Вася не напивался, как про него плетут. Это меня корежит. Это вызывает негативную реакцию...»

Я сказал Эдуарду Вагановичу, что Степан Анастасович Микоян написал очень интересную книгу мемуаров и в ней отозвался о Василии Сталине настолько критически, что это вызывает настороженность при всем доверии к его оценкам.

Елян знал Степана Анастасовича; долгое время, работая на микояновской фирме, он был дружен с его братом Иваном Анастасовичем. Защищая без колебаний Василия Иосифовича, Елян говорил о Степане Анастасовиче: «Видимо, в человеке есть какая-то двойственность в натуре. Она у него проявилась в отношении Васи. Возможно, впрочем, он имеет для этого какие-то основания...»

Действительно, Степан Анастасович сказал мне по этому поводу: «Елян в отличие от меня знает Василия Сталина на коротком отрезке его жизни...»

Эдуард Елян, Анвар Каримов и Василий Сталин были дружны также со старшим летчиком Казанского завода Борисом Машковцевым. «Он погиб глупо, — с болью вспоминал Эдуард Ваганович, — накануне переезда в Москву. Погиб он в декабре, а всего за месяц до этого, где-то в ноябре — было уже холодно, — мы случайно встретились с ним и его женой Майей недалеко от площади Маяковского в Москве. Встретились, расцеловались. Я их обоих очень любил, жил у них, когда бывал в Казани. Очень порядочные, хлебосольные люди. Он тогда сказал: “Ваганыч, мне предложили работу в министерстве”. — “Какую?” — “Начальником летной службы МАП”. Я горячо поздравил его. Он рассказал, что был на приеме у министра и решение состоялось. Поговорили немножко, и я при нем говорю жене: “Майя! Чтобы он больше в самолет не садился!” Я знаю эти случаи: человек ушел в отпуск, его срочно оттуда вытаскивают — что-то происходит. Если человек пошел отдыхать — пусть отдыхает. Если тебя назначили на нелетную работу — все! Прекращай полеты!..



*В. М. Петляков*

Прошло короткое время. Я из Владимировки вез людей на “134-й”. Мы часто летали во Владимировку — там было много работы. Я летел оттуда в начале ночи, после короткого зимнего дня. Шли мы вдоль Волги, прошли Камышин. И вдруг слышу на частоте внешней связи с очередной зоной руководства полетами, что идут какие-то поисковые работы. Когда мы сели, мне сказали, что в Казани погиб Машковцев. Они взлетели, и у них появился дым внутри кабины. Им бы вернуться немедленно. Но почему-то, не знаю почему, они продолжали полет. Деталей не знаю и не помню (прошло 30 лет!). Мы, конечно, летали на похороны, и я сохранил две гильзы от салюта прощания с ним».

В том испытательном полете, 23 ноября 1973 года, командиром заводского экипажа испытателей был Г. К. Сасин, а Б. В. Машковцев сидел на правом кресле. По одной из версий, Машковцев в нарушение инструкций отстегнулся и пытался найти источник дыма (потом уже определили, что сгорел трансформатор обогрева стекол кабины). Командир приказал обесточить самолет. Как следствие машина потеряла управление. Сасин дал команду покинуть машину, находившуюся в кру-

том пикировании. Удачно катапультировался только оператор А. Е. Старостин. Машковцев и штурман В. Ф. Мещеряков не смогли покинуть машину. А командир после безуспешных попыток включить бортовое питание катапультировался в последний момент перед ударом машины о землю. Он остался жив, но получил тяжелые травмы... Одна из главных бед экипажа состояла в незнании техники аварийного покидания самолета...

На фоне таких тяжелых потерь особенно обидными выглядят многие мелочные взаимные претензии летчиков. Давным-давно, лет 30 тому назад, Елян проходил комиссию в Центральном научно-исследовательском авиационном госпитале в Сокольниках — ЦНИАГ. Там он увидел двух старых авиаторов-кавказцев. Одним из них был Шиуков, а другого, менее известного, он не запомнил. Замечательный врач Евгений Алексеевич Федоров, большой умница и обаятельнейший человек, которому многим обязаны и летчики, и космонавты, поделился с Еляном поразительным наблюдением: эти два старых авиатора были поглощены многолетней громкой тяжбой по поводу того, кто первым перелетел... Куру на планере. Вспоминая это, Эдуард Ваганович говорил: «Ты знаешь, мы все дурно воспитаны. От этого много плохого...»

«Климат в России суров, но справедлив», — писал, вроде бы шутя, Венедикт Ерофеев. Переиначивая эти слова, можно утверждать: «Климат взаимоотношений многих летчиков суров и несправедлив».



*М. В. Козлов, В. Н. Бендеров, Ю. Т. Селиверстов, Э. В. Елян*



Имя Эдуарда Ельяна, впервые поднявшего первый сверхзвуковой пассажирский самолет Ту-144 и многое сделавшего для его создания, уже вошло в мировую историю, что бы ни говорили его недруги. И более всего он был озабочен судьбой этого самолета. Елян рассказывал: «После катастрофы Миши Козлова у меня не было никакого желания идти (вместо него) на должность начальника летной службы ОКБ — я был занят “144-й”. Ивана Корнеевича Ведерникова вызвали в министерство — к министру П. В. Дементьеву. Ведерников ничего мне не рассказал, и через какое-то время вызывают меня. Дементьев поздоровался, поговорили о катастрофе немного, и он сказал: “Надо, чтобы кто-то был на базе старшим летчиком”. Я ответил: “Товарищ министр, я работаю в методсовете и склонен продолжить это”. Мы еще поговорили о сложной обстановке у нас — он был полностью в курсе наших проблем, и я ушел от него без какого бы то ни было решения. А уж потом состоялось назначение, и я был поставлен перед фактом.

После этого придумали мы летную проверку всего летного состава — всех абсолютно! И меня в том числе — проверял Борисов! По кругу прошли проверку все — на всех машинах. И ночная проверка А. И. Фирсова, которая потом наделала много шума, была плановой проверкой. Это неправда, что она была ответом на что-то неуютное, сказанное Фирсовым в адрес Ельяна, как пытается представить тот же Бессонов. Цель такой всеобщей проверки была четкой. Неоднократно в летной комнате заходили разговоры о буквально шапочном распределении работ: чуть ли не в шапку бросают работы — и каждый что-то вытаскивает. Но я хотел узнать возможности каждого и назначать на работы по способностям, а не по жребии, за который высказывались, в частности, Бессонов и Фирсов. Фирсов занимался партийной работой, и я даже не знал, что он думает по этому поводу. Во время проверки Фирсов сделал невообразимо много ошибок. Не только как летчик-испытатель, но и просто как летчик. Мы с ним их потом разбирали — они были записаны. В наборе высоты очень сильно потерял скорость, неудачно сделал разворот... — перечислять долго. Одним словом, выполнил никуда не годный полет! Он сделал как минимум восемь ошибок. Сели, зашли в кабинет. Он согласился со всеми замечаниями об ошибках. Сам он сказал, что начал увлекаться общественной работой и забросил тренировки. Был вполне благожелательный разговор с Сашей, и мы спокойно разошлись. Утром у нас всегда был разбор. На этом разборе я рассказал о нашем полете. Он вдруг встал и говорит: “Это неправда!” Я говорю: “Саша, но ты же со всеми замечаниями согласился после полета! К тому же вот записи!” — “Нет, это Вы наговариваете!” Я сразу понял, откуда ветер дует: Бессонов! Назначили Фирсову Сергею Агапова в качестве “тренера” — Фирсов вошел “в клинч” и с ним. Человек не хотел признаваться в том, что оказался недостаточно тренированным. Я ему говорил: “Саша, ты в руках чужих! Ты пойми, что на тебе отыграются, и ты плохо кончишь”. Возил я его к начальнику летной службы Л. В. Фоменко и говорил: “Пожалуйста, убирайте меня с этого

места, пусть кто хочет дает ему задание на испытания, я ему при таком состоянии техники пилотирования подписывать полетный лист не буду!” Бессонов тогда сказал, что он будет подписывать Фирсову полетный лист. На это Фоменко предложил Бессонову: “Раз Вы ему доверяете — поезжайте на Казанский завод, на год, на Ту-22, Вы там поднимете ему технику пилотирования. Завод — это очень хорошая школа для испытателя!” Бессонов забеспокоился, никуда не поехал с Фирсовым, и министр перевел Сашу в ЛИИ.

Я никогда не говорил, — продолжал Эдуард Ваганович, — что Фирсов — плохой летчик, я требовал привести его в нужную для испытателя летную форму. Я знаю от тебя, — заметил мне Эдуард Ваганович, — что он считает сейчас виноватыми нас обоих. Если бы я его встретил сейчас, я задал бы ему два вопроса: во-первых, в чем я виноват и, во-вторых, почему его не поддержал его ближайший друг Севанькаев? Ко мне приходил Кульчицкий. У меня с ним были очень хорошие отношения, это был очень порядочный парень, интеллигент. Он почему-то оказался в этой компании: Бессонов — Сухомлин. Они не могли вынести такого, чтобы у нас все было спокойно. Я его спрашивал: “Коля, ну что вы делаете с парнем? Зачем вы поставили его мне в противовес? Хотите, чтобы я ушел, — пожалуйста! Я не хочу командовать. У меня есть другое дело — самолет, на котором я должен день и ночь работать и ездить в КБ! Меня заставили — я работаю! Тебя заставят — ты будешь работать!” Кульчицкий замылся, соглашаясь. Но у Фирсова были проблемы уже не только со мной и Агаповым, но и с Борисовым. Так что я Коле сказал: “Поздно уже, что же ты раньше не пришел вместе с ним — вопрос уже на решении у министра”. Коля чувствовал, что они переборщили... Надо сказать, я следил потом за работой Саши Фирсова в ЛИИ, в Школе и был рад, что из него получился хороший инструктор. На испытательную работу люди без задатков не попадают...»

Прочтя эти строки в рукописи, С. Т. Агапов уточнил: «С моей проверкой Фирсова было не совсем так. Слетал Фирсов нормально, и я поставил ему хорошую оценку. Ваганыч даже захотел посмотреть записи, и я не возражал против этого... С Фирсовым у меня всегда были нормальные отношения... Сухомлин относился к нам свысока. Он явно подзуживал и Фирсова, и Бессонова против Еяна. Я не знаю, чего они хотели. Козлов всех устраивал. Возможно, дело в том, что Ваганыч был более крут. И по отношению к тому же Сухомлину».

После столкновения с А. И. Фирсовым Елян в присутствии Лашкевича и Сухомлина пытался показать, что Александр Иванович неправ. Сухомлин уже не летал, но хотел продолжить работу на базе. Елян, стремясь наладить нормальную атмосферу, говорил: «Кроме того, что Фирсов плохо со мной слетал по проверке, он тут недавно еще отчудил. Он летал во Владимировку, везли людей. Благовещенский вошел в кабину пилотов, а Фирсов на правом кресле — спит! Я спрашиваю, ну разве это допустимо?.. Сухомлин ответил: “Благовещенский — дурак!” Лашкевич

встрепенулся: “Ваня, ты что, с ума сошел?” Сухомлин продолжал: “Благовещенский вечно мутит воду! Дурак он и есть дурак!” Лашкевич тогда и говорит: “Ну, Ваня, как ты после этого будешь здесь работать?” Иван Моисеевич ушел, и Елян сказал Лашкевичу: “Иван Моисеевич Сухомлин — твой друг, но смотри, что происходит: тут Бессонов заварил эту кашу на фоне Фирсова. Мне еще Иван Моисеевич не будет помогать работать?!»

Александр Иванович Фирсов родился в 1936 году в деревне Михальчуково на Калужчине, в простой крестьянской семье. С раннего голодного деревенского детства он говорил себе и другим, что будет летчиком. Деревенская школа, потом районная. Жил на картошке да на свекле, но мечта оставалась — пойти поскорее в армию, в авиацию. Девятый и десятый классы окончил в Липецкой спецшколе ВВС. Затем были 10-я ВАШПО — военная авиационная школа первоначального обучения в Кременчуге и Кировабадское военное училище имени Хользунова. В 1957 году после перебазирования училища в Орск окончил его и вплоть до 1964 года работал там инструктором. Летали на Ил-28 и Як-28. Летали много, было интересно, но загорелся желанием попасть в военные летчики-испытатели — в Ахтубинск...

Выходцами из Орского училища были летчики-испытатели Фоменко и Козлов. Через них Фирсов (вместе с товарищем по училищу Севанькаевым) узнал адрес Школы летчиков-испытателей Министерства авиационной промышленности. Из армии их, как обычно, долго и упорно не отпускали, но в 1965 году им все же удалось поступить в Школу. После ее окончания, в 1967 году, обоих забрали на туполевскую лётно-испытательную базу.

Поначалу Фирсов много летал на Ту-104, Ту-16 по программам испытаний беспилотных снарядов, потом сосредоточился на «противолодочной тематике» (Ту-142). Эта многообразная работа была интересной. Многое он взял от старших, опытных товарищей — Сухомлина, Ведерникова, Якимова, Сухова, накопил опыт, но в 1974 году вынужден был уйти с базы.

«Суть разгоревшегося конфликта, — говорил мне Александр Иванович впоследствии, — можно охарактеризовать словами: “Паны (те же Елян, Бессонов) дерутся — у холопов чубы трещат”. Я был секретарем парторганизации и, возможно, не смог понять, как важна гибкость и как вредна прямолинейность. Сказалась молодость... В этой ссоре мы все топили сами себя, видя только свою узкую правоту. Вал смел нас обоих. А нужен был союз. И Фирсова, и Еяна кто-то из окружавших их использовал для своей корысти. И они же потом отошли и от Еяна, и от Фирсова. Пожар и развал коллектива мог прекратить Алексей Андреевич Туполев. Но он этого не сделал.

Конфликт начался с того, что я как секретарь парторганизации открыто сказал, что из трех кандидатур на руководство лётной службы: Елян, Ведерников, Борисов — наиболее подходящие Ведерников или



*Сидят: В. П. Борисов, Б. И. Дворянkin, И. М. Сухомлин,  
М. В. Козлов, А. П. Якимов, Л. В. Котов*

*Стоят: П. Н. Заборов, В. П. Вотинцев, В. Ф. Федрушков, В. Н. Бендеров, П. Т. Шаповалов,  
Ф. С. Самунин, И. Д. Гордеев*

Борисов... Елян был все время занят (тогда разбирались с катастрофой в Париже Козлова). Причем, работая по «144-й», Эдуард Ваганович много времени проводил в ОКБ и коллективом здесь не руководил. Потому, а не по личным мотивам (хотя Елян и был горяч порой) я выступил за Ведерникова и Борисова. Можно понять, что Еяна это обидело, но я в своем выводе не был ни под чьим влиянием. Когда меня стали выгонять, я начал искать поддержку в коллективе. После бурного отчетно-перевыборного партийного собрания Елян устроил мне — ночью — летную проверку. Задним умом я понимаю, что надо было успокоиться, перенести эту проверку и поручить ее другому инспектору. Но это случилось, и Эдуард Ваганович сразу сделал строгую запись в моей летной книжке — с указанием конкретных допущенных мною ошибок. Да, были у меня в том полете упущения. Но надо было понять их природу. Я не отрицал, что перебрал высоту, к примеру. Но были нарушения и в технологии проверки. Потом уже, годы спустя, проходя медицинскую комиссию, мы встретились с Эдуардом Вагановичем в Центральной больнице экспертизы летно-испытательного состава — ЦБЭЛИС, играли в шахматы, и у меня сохранились самые добрые воспоминания. Ошиблись мы оба, а пустили в дальнейшем под откос коллектив! Люди, характеры, судьбы...

У меня так бывало и в прошлом, в армии, когда, может быть, и необдуманно, во вред себе выступал против генералитета... Так бывало и в дальнейшем: если я видел нутро человека, который рвался в руководство

и мог ломать судьбы людей, я готов был буквально с гранатами бросаться под любой танк. Наверное, такая у меня реакция на несправедливость...

А в моем случае такой несправедливостью было заключение Еяна: «Я не могу доверить Фирсову дорогостоящую технику». Руководитель не должен ни в коем случае произносить такие слова. Он сказал то, что завтра могло коснуться любого. В такой ситуации все объединяются против опасности, которая завтра коснется всех.

А дальше покатился ком. С секретарей парторганизации меня убрали, и им стал Севанькаев. А потом стали убирать меня и с базы...

Не все участники событий, и прежде всего бывшие руководители Александра Ивановича на базе согласны с его точкой зрения. После увольнения с фирмы Туполева Фирсову предлагали быть старшим летчиком-испытателем на Казанском заводе или на фирме Мясищева. Он предпочел пойти в ЛИИ, где В. П. Васин предложил ему работу инструктором в ШЛИ. Жизнь показала, что и для Школы, и для ЛИИ это стало удачным приобретением.

«Хотя уход с фирмы был ударом для меня, — продолжал Фирсов, — я не озлобился ни на кого. Жизнь летчика короткая, и нужно выложиться в главном. Как инструктор в ШЛИ я считал необходимым честно сказать человеку, на что он способен. Для меня все были равны: ни национальность, ни происхождение не имели значения. Важно было предоставить равные возможности для всех. А потом посмотреть, что из кого получается, и открыто сказать: твоя “полочка” там-то, поработай там, а вот туда не лезь! Это главнейшая задача — честно сказать человеку, что он представляет собой. Через мои руки прошел десяток Героев: и Квочур, и Лобас, и Толбоев, и Крутов, и Вотинцев, и Фролов, и Станкявичюс, и Бесчастнов. То, что они перешагнули и пошли дальше, — так оно и должно быть...»

С 1973 года девять лет Александр Иванович работал инструктором в ШЛИ. Потом он возглавил в ЛИИ отряд тяжелых самолетов, где старался создать равные возможности для всех летчиков. Ту же линию, по его словам, он проводил, став начальником Летно-испытательного комплекса — ЛИК — ЛИИ в течение полутора лет, пока не началась перестройка... Летал до 59 лет и ушел с летной работы несписанным с нее. «Началась коммерческая работа, — рассказывал он, — и те, кто был подвержен разложению, разложились очень быстро. Все низменные черты некоторых летчиков максимально выдавились. Коммерция развратила многих. Мало того что она увела кого-то от профессии, она еще души развела. Раньше люди гордились и радовались работе. А сейчас — радуются зелененьким...»

Пожалуй, ни в ком из туполевцев, с кем мне довелось общаться, не было так сильно развито такое светлое и редкое в наши дни качество, как раскаяние. Прежде всего, оно было у Фирсова по отношению к Еяну. Но не только к нему. Фирсов рассказывал: «Как-то я встретился на каком-то юбилее с Володей Севанькаевым, моим товарищем по фирме Ту-

полева и по училищу. Я ему сказал: “Володя, я тебе все прощаю — твои ошибки, твои заблуждения. В моем сердце все спокойно!” И мы обнялись... Володю вместо меня выбрали секретарем парторганизации на базе. Меня тогда уже отстранили от полетов, и я целый год не летал, изучал инструкции. В связи с моим письмом в ЦК меня вызвали к секретарю по оборонной промышленности. Там Л. В. Фоменко зачитал мне письмо секретаря нашей парторганизации Севанькаева. В письме он рассказал о нашей встрече, будто бы я стыдил его: “Ну что, Володя, добились своего?! Но ничего, это еще вам аукнется”. Это о том, что меня выгоняют с фирмы. И после этого, как написал в своем письме Севанькаев, он не мог ни спать, ни летать. Так подействовали на него слова Фирсова... На этом разборе в ЦК я сказал: “Братцы, это же чушь. Никакой угрозы у меня не было. Не говорил я ничего такого, чтобы секретарь парторганизации и летчик так разнюнился”.

Тогда произошло разделение на два лагеря, нейтральных не было, — продолжал Фирсов. — Тот же Василий Петрович Борисов мог сказать о какой-то и самой мелкой моей промашке. Предметом спора стала уже моя судьба. Я обратился с жалобой в горком партии, на сессию Верховного Совета — я же год не летал. Севанькаев написал письмо в поддержку решения убрать меня с фирмы. Я его не осуждаю сейчас и не осуждал тогда. Он свое получил. Стал Героем... А итогом всех тех разговоров было то, что с моего согласия меня перевели в ЛИИ. Перед тем еще Алексей Андреевич Туполев пригласил меня к себе в КБ, и разговор у нас был минут на пятнадцать. Единственное, что он сказал: “Вам, двум медведям, в одной берлоге не жить”. Я ответил тогда, что для меня, молодого летчика, сравнение с Еляном — это комплимент.

Кончилось все общей потерей. Но я не хочу думать и говорить о каких-то обидах. Я не хочу держать злобу. Волей-неволей это перейдет на моих учеников...»

Александр Иванович Фирсов, несомненно, — искренний человек. Мне нравилось, что из уроков прошлого, слушая и недруга, и друга, понимая, что во многом была виновата также система, он хотел сделать разумные выводы, старался извлечь добро, но не зло.

Когда я по просьбе Александра Ивановича при встрече с Эдуардом Вагановичем Еляном передал ему приветы от Александра Ивановича, Елян был искренне обрадован этому. Я рассказал ему и о наших беседах с Фирсовым. Елян заметил, что никогда не слышал, чтобы Александр Иванович предлагал кого-то на руководство. Не слышал — так что и повода для обид у него на этот счет не было никогда. А сегодня многим рассуждениям Фирсова был рад. Елян говорил, что единственно в той конфликтной ситуации для него загадкой остались отношения между Фирсовым и Севанькаевым...

Об Александре Ивановиче Фирсове еще будет сказано теми, кто знал и знает его лучше меня, но не меньше его характеризует то доброе, уважительное, глубокое, что он говорил по моей просьбе о своих товарищах:

«Якимов — мудрейший человек, руководитель...

Сухомлин — человек с глубокой, неспешной, продуманной подготовкой к испытаниям...

Борисов — не менее мудрый человек, высокий профессионал. Но была в нем переоценка самого себя. Он не допускал мысли, что кто-то может сделать что-то лучше, чем он. Это опасно для руководителя...

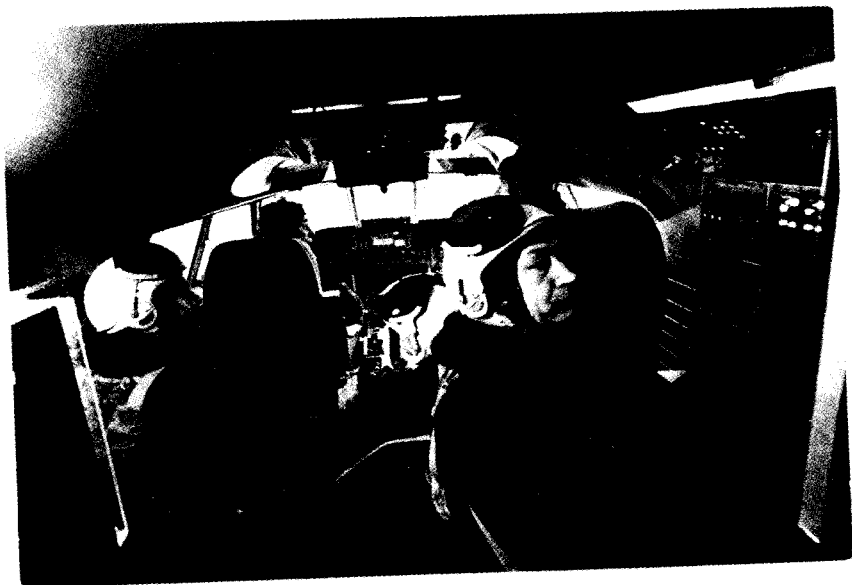
Ведерников — мудрый, мягкий, опытный человек...

Харитонов — мудрейший летчик. С опытом, и военным опытом в том числе. Это был учитель, радовавшийся, если его превосходил ученик. В летном деле я учился у всех, даже у курсантов. Но бесценен также опыт жизни тех же Харитонova, Сухова, Калины, Якимова, Сухомлина, если уметь их слышать. Ведь послушать их, иной раз за рюмочкой водки, где был человек, что видел, что делал, — это неоценимое...

Козлов — мудрый, терпеливый человек. Это человек типа Якимова: как руководитель — незлобный, незлопамятный. Руководитель должен быть таким. Он должен воспринимать, не замечая, все оплеухи...

Веремей — это рубака, Чапаев, профессионал! Он не заикливался ни на чем, кроме как на полной самоотдаче в профессии летчика. Руководить коллективом и летать — это две тяжелые, трудно совместимые ноши. Надо чем-то жертвовать. Борис Иванович — летал! И выложился здесь полностью...

Молчанов много обещал, но «форсаж» в продвижении не всегда нужен...



Летчики: Ю. В. Сухов, Н. Н. Харитонов, ведущий инженер Л. А. Юмашев, бортинженер Б. И. Евдокимов — перед первым полетом на Ту-154, 3 октября 1968 г.

Бессонов — принципиальный, щепетильный... боец. К нему я отношусь с величайшим уважением. Но он опережал время. Его требования были правильными, но то окружение, в котором он находился, та революция, за которую он бился, они не созрели. Правда была, но время не подошло...

Агапов — это история! Обаятельный, простой. Рубака!..

И Матвеев — рубака! Матвеев как летчик — дарование типа Веремея. А как руководитель — не то...

Севанькаев — горячий, непримиримый. И сейчас он уверен, что прав только он. Мудрее было бы сказать себе, что в чем-то виноват и неправ сам — хотя бы по молодости. Так нет! Писали друг на друга письма в ЦК... Это не делало чести всему коллективу...

Талалакин... Легко критиковать человека. Он оказался без поддержки. Но машина Ту-204, выпавшая на его долю, — новая, со всеми ее недостатками. Он, может быть, переживал больше всех за то, что происходило. И несправедливо было говорить, что он во всем виноват. Сейчас это даже и неприлично. Может быть, летного опыта или мудрости поведения у него тоже не доставало. Но он все, что мог, выложил. Он был мягким, интеллигентным человеком. Летчик-испытатель и к палке может привыкнуть (не только к необычному штурвалу), но оценку самолета — и строгую — надо делать для того, для кого самолет делается, то есть для линейного летчика гражданской авиации, притом среднего летчика. Вот тут могут быть разночтения...

Павлов... Да, он, как и Талалакин, летчик не из военных, как обычно у испытателей. Но я бы не сказал о явных преимуществах подготовки военных летчиков. Просто у военных летчиков лучше обстоит с возможностью критической самооценки. Ведь многие, не получив работу, не увидев высокой оценки, начинают раскручивать себя. Появляется чрезмерная порой обида. Военные летчики более закалены в этом отношении и более самокритичны, практичны... Может быть, у Павлова была недооценка сложности задания, переоценка самого себя. Много зависит от руководителя, ставящего задание. Есть работы, требующие большого опыта — то же сопровождение и съемка... Когда Валера Павлов вошел в наш коллектив в ЛИИ, я постарался дать ему возможность познакомиться не только с туполевскими машинами, и многие моменты пришлось выправлять. Аэроклуб — это не обязательно плохо, хотя у военных все же более фундаментальная, более жесткая, продолжительная подготовка и жестче дисциплина. Вот тот же Фролов. Я ему говорил: "Вот то тебе не хватает. Но ты наверстаешь!" У него было завидное любопытство, грамотность. Но на этапе Школы, безусловно, армейские летчики были более опытны. А сейчас Фролов на фирме Сухого — талантливый ведущий летчик...

Шеффер — талант и даже титан. И по характеру, по выдержанности, терпеливости — профессионал высшего класса. А вот когда начал руководить, то в силу интеллигентности, мягкости оказался с незащищен-



ным сердечком. Иной руководитель выматерится, а на следующий день, даже если не был прав, — спокоен. Интеллигенту тяжелее. Юра жаловался, и нагрузка оказалась чрезмерной...

Махалин — мягок, интеллигентен. Он тоже много переживал... внутренне. Как летчик талантлив, но, может быть, ему не довелось раскрыться полностью... Время такое — работы было меньше. У Бессонова, Борисова, Горюнова, Еляна было много работы. И только в работе, а не в разговорах можно было себя проявить...

Солдатенков... Производил хорошее впечатление...

Дралин. Нормальный парнишка. Я и по отцу сужу. В Школу он пришел с «малой» подготовкой, но он восполнил это усердием. А когда наступил спад в работе — человек отошел... Хотя и не полностью проявился...»



*Сидят: А. В. Махалин, А. Д. Бессонов, В. П. Борисов, А. С. Мелешко, Ю. П. Шеффер  
Стоят: В. Л. Лайхтер, Г. В. Федосеев, С. П. Рыбин, М. А. Аленов, С. А. Ключев, А. А. Чепурин*

Заслуживают внимания не только персональные оценки, но и философский взгляд Александра Ивановича Фирсова на разные стороны работы испытателей в целом: «Только со временем можно сказать, кто прав в том или ином конфликте в коллективе. Если я затратил много времени на ненужное, то я обокрал себя как профессионал. Основной лозунг — «Не предавать профессию!» Но кто-то во имя этого может отбросить «мелочевку», свое личное, а кто-то не может. Разброд и шатание в коллективе переносятся и в экипаж, а это недопустимо! Ибо это безопасность прежде всего. Ведь доходит до того, что несовместимые во взаимной «земной» злобе люди оказываются в одном экипаже. И человек зло-

радствует по поводу ошибки другого члена экипажа, которая грозит гибелью всем! Так служить профессии нельзя.

Каждый из нас попадает в зависимость: от общих, политических, государственных обстоятельств, от коллектива, в котором работаешь. Свободы как таковой у каждого из нас, у личности, — нет. Мы зависимы, и поведение наше в значительной степени есть следствие нашего восприятия действительности.

Внутренний страх разъедает летчика. А он может говорить при этом, что он бесстрашный. Страх этот подкарауливает тебя даже не знаешь где. Страшно для летчика, если он сам в этом не признается себе. Руководитель или инструктор должен это увидеть. Не обижать, не унижать, а сознавать, что «болячка» у летчика запрятана вовнутрь. Когда у нас летчики разбивались, я знал, кому надо дать перерыв в полетах, а кто в этом не нуждался. Я видел, кто переживал особенно, а кто на следующий день после катастрофы мог спокойно продолжить полеты. Когда кто-то осуждает летчика, я всегда прерываю: извини, ты в этой ситуации не был. Осуждение — это навет и себявыпячивание. Так иногда протаптывается тропинка к завоеванию права на свою работу...»

Мое недавнее общение с Александром Ивановичем Фирсовым лишний раз убеждает в его самокритичности, скромности, но вместе с тем — в философской глубине и наблюдательности. Интересен, в частности, взгляд А. И. Фирсова на обидную конфликтную ситуацию «отцов и детей» (Елян — Воронченко), которую наиболее полно и весьма объективно проанализировал также В. Д. Баскаков. Их оценки близки; во всяком случае Фирсов уверен, что Елян никак не заслужил нападок ученика, которому действительно много дал. «Мстительность нередка среди тех, кто когда-то испытал какое-то унижение, а потом дорвался до руля власти, — рассуждал Александр Иванович. — Беда наша состоит в том, что даже самый хороший руководитель, создавший здоровую систему, рано или поздно становится ее жертвой. Подрастает в ней новое поколение «талантливых», и они съедают создателя; находится такой, чье собственническое нутро по достижении своего благополучия рушит ту систему равных, справедливых возможностей, которая подняла его наверх. Но распознать таких людей и обезопасить от них систему крайне сложно...»

Анатолий Дмитриевич Бессонов был одним из первых туполевских летчиков, с которыми я познакомился и беседовал. Я постарался честно представить его видение обсуждаемых проблем. Хотя со временем, знакомясь и беседуя со все новыми участниками событий (и не только с летчиками), все больше убеждался в сильно выраженной субъективности Бессонова. «Читая написанное здесь про Бессонова, — говорил мне М. В. Ульянов, — можно подумать, что он — “всему светлая голова”. Такое впечатление от славословия ему. Если суммировать слова Бессонова, он пришел из ЛИИ к нам на базу, сразу понял, как здесь все плохо-

несправедливо, и начал бороться за то, чтобы пропустили вперед молодежь. И с этого момента даже поныне вот это состояние борьбы все время продолжается. Говорят, что разрушение летной службы привело к развалу фирмы. Это не так. Потому что летная служба — важная вещь, но это подразделение большого механизма. У нас бывало 20 вылетов в день в плановой таблице! Это огромная работа огромного коллектива...»

Бывший начальник ЖЛИИДБ Донат Андреевич Кожевников как-то сказал мне:

— Несмотря на то что летчики разделились, работали все замечательно. Были, впрочем, летчики и относительно менее дисциплинированные... Вы, наверное, знаете, что я говорю о Бессонове...



*Д. А. Кожевников*

— Не знал, что Вы это скажете. Но для меня это — не неожиданность. Ведь приходилось слышать (и не только от летчиков), что он стал даже главной бедой для базы...

— Я бы так не сказал. Он крайне не дисциплинированно себя вел. Например, он делал, правда до меня еще, мертвую петлю на 45-й...

— А не восходящую бочку?

— Нет, мертвую петлю...

— Мне говорили, что он сыграл центральную роль в разладе летчиков, это, наверное, важнее, если это так, — заметил я Кожевникову.

— Это верно, это верно... Главным стимулом к работе у летчиков было получение лучшего заказа. К сожалению,

это ссорило летчиков и создавало почву для постоянной борьбы. Сухолин и Бессонов играли нередко негативную роль... Может быть, неправильными были сами принципы, но так было!..

Спорящих летчиков наиболее честно и конструктивно могут рассудить не только и не столько они сами, сколько «посторонние». Воспоминания штурмана В. С. Паспортникова мне были особенно важны как некий взгляд на летчиков со стороны. Они по-своему субъективны, но в чем им никак не откажешь, так это в честности и непредвзятости. «На “144-ю” и “154-ю” планировали Горяйнова, летчика действительно выдающегося, — вспоминал штурман. — Но Бендеров, когда убедился, что с Горяйновым чрезмерно много мороки, назначил на “144-ю” Еяна. Бендеров с Еяном были очень дружны. Бендеров был человеком толковым, но заносчивым и высокомерным. Его многие не уважали. Я считаю, — продолжал Паспортников, — что в Париже катастрофа произошла из-за него. Миша Козлов-то — мягкий. Эдик Еян после Парижа был у меня, рассказывал, рисовал схему, как они падали. И про камеру

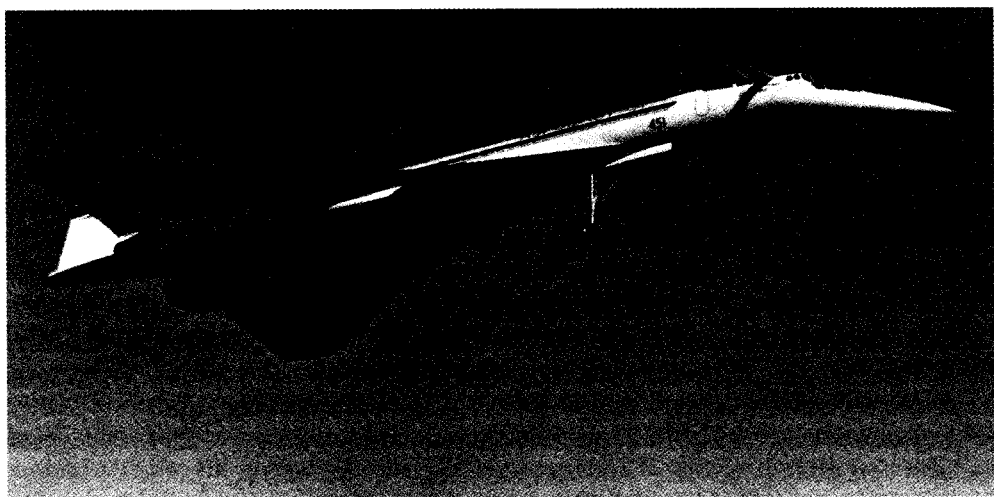
рассказал, хотя сейчас это отвергается. Почему Елян не полетел в Париж в качестве командира — тоже непонятно! Елян как летчик был, думаю, того же уровня, что и Борисов, Бессонов, Горюнов... Они одногодки... Может быть, Борисов был и выше. Это своеобразный человек. Каждый из них — ведущий на своем месте. Но, действительно, Борисов на “45-й” показал себя с лучшей стороны, в таких полетах, которые никто не выполнял. То же — Толя Бессонов на “28-й”. Сложнейшие полеты выполнял Горюнов. Это совсем другой человек. Скромнейший, добрейший. Чудесный человек. А как летчик — просто выдающийся! Как он сел на “144-й” в Энгельсе! Даже я, человек опытный, — восхищался Паспортников, — не могу понять, как это можно было сделать!..»

С явным уважением о Еляне говорил Б. И. Веремей: «Эдуард Ваганович оказался, как я убежден, наиболее прогрессивным руководителем — он думал о перспективе и очень серьезно относился к молодежи. Каждый подъем новой машины сопряжен с большой борьбой. “160-я” шла параллельно со “144-й”. Наиболее яркой была тема “144-й”, но по предложению Еяна и по собственному разумению я выбрал “160-ю”. У Еяна я был заместителем по летной части и отдаю ему должное как летчику и как руководителю...»

Как вспоминал Иван Корнеевич Ведерников, старшим летчиком по макету Ту-144 был назначен именно он. Это было, безусловно, большим авансом. Но Ведерников в это время вел самолет Ту-142. Машина была несравненно менее интересной, чем Ту-144, однако весьма важной для обороны страны. Ведерников не думал, что разработка проекта Ту-144 пойдет столь быстрым темпом, и потому уделял «142-й» основное свое



*Э. В. Елян в кабине Ту-144*



*Ту-144 в полете*

внимание. В итоге сам лично он стал отнюдь не основным в команде, которую ему предложили сформировать Туполев и Бендеров — для работы на макете Ту-144. Больше всех этим делом занимался Елян. Ездили в КБ на макет также Адамович, сам Ведерников, несколько меньше — Бессонов, Борисов, другие летчики. Ездили на макет несколько месяцев, корректировали положение кнопок, тумблеров, форму пультов управления... И работали чрезвычайно напряженно, часов по 12 в день...

«Самая настоящая, откровенная борьба за кресло командира первого экипажа развернулась перед первым вылетом, — вспоминал Иван Корнеевич. — Елян очень рвался на это кресло. И я считаю, ну что ж, — молодец! Ведь за интересную работу надо бороться! Сам-то я еще с войны впитал поговорку: “На работу не напрашивайся, от работы не отказывайся!” Словом, я сосредоточился на “142-й...”»

Эдуард Ваганович Елян, прочтя эти строки рукописи, сказал коротко: «Чушь!» Елян и его единомышленники — далеко не святые люди и не истина в последней инстанции. Но многие обвинения товарищей в их адрес неоправданно строги. Как на сцене. «Главная беда многих актеров, — говорил народный артист России Юрий Стоянов, — заключается в постоянном желании винить в собственных неудачах кого угодно, кроме себя. Плохо сыграл — партнер подвел, роль не дали — режиссер интригует. И так — без конца: сплетничество, сплетни, стукачество...» Менее всего хочу говорить так об Иване Корнеевиче Ведерникове, человеке безусловно порядочном и самодостаточном, но и он вольно или невольно мазанул Еяна серой краской. Люди, знавшие начало работ по «144-й» более полно (М. В. Ульянов, Н. В. Адамович, Б. И. Веремей и др.), говорили мне, что Елян тогда дневал и ночевал в КБ, пахал и, не борясь ни с кем из своих товарищей, сделал по машине так много, как ни один дру-

гой летчик. И если бы он сделал только это, этого было бы достаточно, чтобы заслужить добрые слова объективного, беспристрастного историка... Сам-то он при всей своей строгости воздавал должное товарищам и за малое, ничего при этом не теряя, но приобретая.

Елян долго и вполне искренне верил в официальную версию причин катастрофы Ту-144 в Париже. Так было до тех пор, пока он не узнал некоторые новые для него подробности от Разумихина и пока не узнал, что сохранились записи самописцев, которые ему не показывали. Хотя в Ле Бурже он, по его словам, поскандалил и с Туполевым, и с Уткиным, и со Свищевым, он не стал возражать против официальной версии. Тогда он не видел более разумного компромисса.

Когда-то давно я спросил Эдуарда Вагановича о «черном ящике» «144-й», он ответил: «Какая-то тайная история с этим “черным ящиком”. Я подозреваю, что его нашли. Но официальной информации на этот счет нет, и никто об этом мне не говорил».

Перед демонстрационным полетом самолет Ту-144 осмотрел внутри наш космонавт В. А. Шаталов, приглашенный на авиасалон в качестве почетного гостя. Было традиционное шампанское. Но что хуже, было абсолютно противопоказанное по всем летным канонам фотографирование экипажа перед взлетом. Что касается алкоголя, то судебно-медицинская экспертиза обнаружила его у погибших членов экипажа, но в дозах, разрешенных во Франции, где требования в этой части менее строгие, чем у нас. Впрочем, разговоры о том, что накануне вечером в гостинице экипаж гудел и «керосинил» (вместе со стюардессой с Ил-62) весьма обоснованны...



*М. В. Козлов, Э. В. Елян, В. Н. Бендеров, А. Н. Туполев, А. А. Туполев,  
Ю. Т. Селиверстов — после первого вылета Ту-144*

Эдуард Ваганович, вспоминая разные обстоятельства летных испытаний «144-й», в том числе и самые драматические, говорил неизменно о высоких профессиональных качествах В. Н. Бендерова и Ю. Т. Селиверстова. Они оба как инженеры — члены экипажа участвовали в испытаниях Ту-144 начиная с первого вылета. Елян ходатайствовал перед Д. Ф. Устиновым о присвоении им звания Героя Советского Союза...

В том, что касалось любых происшествий со «144-й», тем более катастроф, особенно второй, Эдуард Ваганович никогда не снимал с себя ответственности, даже если она была явно косвенной. «В пожаре “144-й” я виню себя, — говорил мне Елян. — Виноват, потому что не воспитал бортинженера, который мог распознать опасность. Бендерова воспитал, и он нас выручал. А этого — не воспитал». Именно Бендеров при возвращении из Берлина после демонстрационных полетов самолета Ту-144 обнаружил чрезмерный расход топлива и в считанные секунды разобрался, что оно утекает. Аварийная посадка в Варшаве позволила спасти экипаж и сохранить машину. После того полета экипаж поехал на дачу к Андрею Николаевичу Туполеву. «Старик» расцеловал Бендерова, прослезился, поблагодарил и подарил ему красивую вазу.

Недостатки топливной системы наших самолетов стоили нам дорого. Шеф-пилот ОКБ Микояна опытейший А. В. Федотов погиб потому, что думал, будто у него топлива нет на самолете, а в действительности машина была перегружена топливом и наступило сваливание. Трагическая и тривиальная ошибка произошла оттого, что отсутствовала объективная информация о весе машины в полете. Ряд катастроф и аварий произошел по этой причине.

Как бы много ни сделал Эдуард Ваганович по другим машинам, особенно велик его вклад в создание Ту-144 — притом с самого начала работы над проектом. Вместе с известным специалистом по эргономике и летчиком-испытателем ЛИИ Н. В. Адамовичем они, к примеру, в течение десяти месяцев почти каждодневно работали в КБ, создавая с инженерами и учеными принципиально новый навигационный комплекс. Он позволял обойтись в экипаже без штурмана, имея на борту помимо двух пилотов лишь бортинженера.

С Николаем Владимировичем Адамовичем мы говорили о его совместной с Еляном работе над «144-й», когда Елян надолго, казалось, навсегда, исчез из московской жизни. А с Еляном говорили о том же — когда Адамович уже ушел из жизни. Во взаимных совершенно независимых оценках каждого из них было столько личной скромности и уважения друг к другу, что вспоминаю об этом как о редком примере подлинной интеллигентности.

— Мы с Адамовичем, — рассказывал Эдуард Ваганович, — работали по этой программе на самой ранней стадии. Адамович великий был человек. Считай, что кабина Ту-144 — это его работа! Делали многое мы вместе, но идея, идеология были его! Я ему помогал. Первая новинка — это пульт управления АБСУ (автоматизированной бортовой системой

управления) на штурвале. До этого Адамович в ЛИИ делал подобные небольшие пульты. Но теперь, на «144-й», это было реализовано в нашем КБ. Место для пульта действительно очень удобное — прямо перед глазами: и индикация, и кнопки. Совершенно классное дело! Французы тоже оценили это. Когда французский летчик-испытатель Тюрка и его команда пришли к нам на самолет, было видно, как они между собой переглядываются. У нас кабина по интерьеру была намного проще, чем у «Конкорда»... Ты был в кабине «Конкорда»? — спрашивал меня летчик.

— Был, на первой опытной машине.

— А в кабине Ту-144?

— Тоже был.

— Вспомни, — продолжал Елян, — что творится в кабине «Конкорда»: весь потолок и боковые панели — все в тумблерах. У них три системы (не четыре, как у нас). После одного отказа дальше все — на летчике. У нас по-другому: один отказ — дальше работают кворум-элементы,



*Э. В. Елян в кабине Ту-144, 2006 г.*

работают — и отказа нет. А вот когда и они откажут, тогда — нет резерва. Тогда переходи... И вот за столько лет полетов я такого не припомню. Словом, кабина наша была проще — благодаря Адамовичу, благодаря Л. Л. Керберу, который смело пошел на наши предложения. За кабину отвечал как раз Леонид Львович (а систему управления делал Л. М. Роднянский). Аэродинамики помогли нам в создании индикации угла тангажа — УТ; это — по линии Г. А. Черемухина. Очень важный, «плановый прибор», он показывал область полета в координатах «высота — скорость». Мгновенно можно было видеть, где ты находишься и где у тебя ограничения. Это совершенно новый прибор. Мы «додали» Кербера: поскольку у нас в отличие от двухрежимного «Конкорда» самолет одnoreжимный, сверхзвуковой, мы настояли, чтобы для каждого маршрута была сделана своя карта. Так появился прибор — пилотажный индикатор навигационной обстановки — ПИНО. (Потом такая система появилась на самолете «Боинг-747». Я был на стенде этой машины позже, они далеко пошли в этом отношении.) Это тоже — Адамович.

Особое значение имели вопросы идеологии управления подобным самолетом. Главное — идеологии использования автоматического режима полета: когда переходить на ручное управление, когда — на автоматическое. Николай Владимирович был методистом большим, он выпустил книжку, которая стала для нас настольной. К тому же он очень хорошо летал. Он летал редко, но чисто. Когда летчик долго не летает, от него можно ждать чего угодно. Я с Николаем Владимировичем летал после его

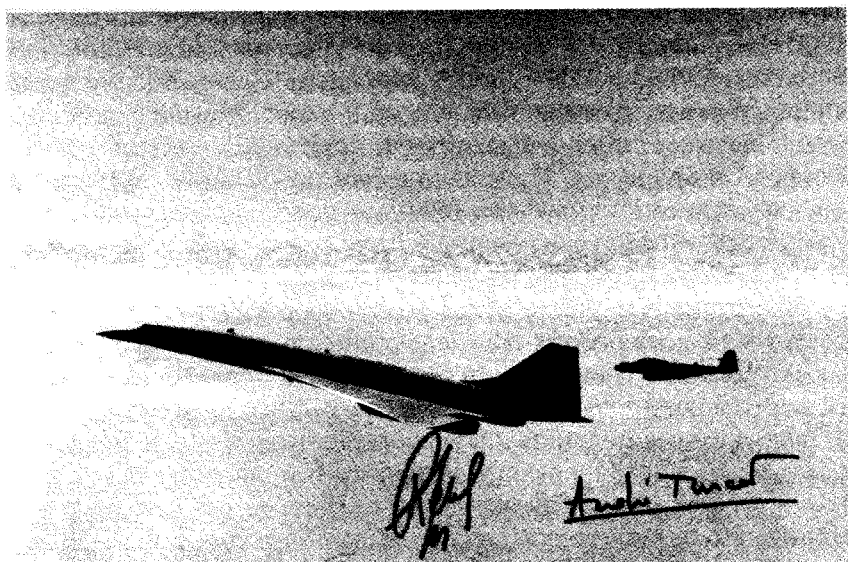


большого перерыва. Он выполнил полет безукоризненно! Молодец! Одаренный человек! Мы с ним просидели на «144-й» десять месяцев, когда там никого вообще из летчиков не было. Лишь однажды мы пригласили Ивана Корнеевича Ведерникова поучаствовать в нашей работе. Итогом долгой кропотливой работы совместно с конструкторами ОКБ, которые очень внимательно и квалифицированно относились к нашим предложениям, было то, что макет самолета Ту-144 был принят государственной комиссией с первого раза. Мы получили тогда благодарность от главного маршала авиации А. Е. Голованова, начальника ГосНИИ ГА, который от имени «Аэрофлота» принимал самолет. От ГК НИИ ВВС машину на этапе макетной комиссии принимал С. А. Микоян, у которого также не было претензий. Во многом благодаря Адамовичу и работавшим с нами специалистам, все вопросы были сняты еще в процессе обсуждения идеологии построения систем самолета и конкретных решений по ним...

Большое практическое значение приобрела другая совместная творческая работа Адамовича и Ельяна. Когда наши самолеты стали активно продавать за рубеж, выяснилось, что имевшиеся руководства по летной эксплуатации — РЛЭ — использовать в полете практически невозможно. В них было все, однако оперативно найти нужное было крайне затруднительно. Ельян и Адамович составили инструкцию для летного экипажа — ИЛЭ, удобную для использования в полете, и ввели раздел «Особые случаи». Структура и качество наших ИЛЭ (Михаил Владимирович Ульянов называл их «законом Ельяна — Адамовича») стали соответствовать международным требованиям ИКАО.

Ельян рассказывал, что к предложениям ГосНИИ ГА туполеовцы издавна относились очень настороженно. Как-то этот институт прислал в ОКБ Туполева предложение по установке приборов на самолете Ту-104. Все время шел спор, где ставить высотомер, где — указатель скорости... Дмитрий Сергеевич Марков поручил эту работу Ельяну. Он стал разбираться и выяснил, что за 13 лет эксплуатации Ту-104 от ГосНИИ ГА поступило четырнадцать предложений об изменении компоновки кабины. Некоторые из предложений были связаны лишь с появлением новых руководителей и по сути выглядели взаимоисключающими.

Эдуард Ваганович со времен учебы в Школе был дружен с Николаем Горяйновым, лучше других знал ему высокую цену, но был сдержан в оценке его участия в работе по «144-й»: «Как было с Горяйновым? До полетов на “144-й” оставалось совсем немного времени. Мы летали уже на “аналоге” микояновском, на котором потом В. С. Константинов разбился. Я, кстати, машину эту, МиГ-21И, оценивал очень хорошо. У меня после полетов на ней состоялся даже специальный разговор с Артемом Ивановичем Микояном. Он пригласил меня к себе, и у меня дома есть модель (единственный экземпляр) этого самолета с его дарственной надписью. Чем была замечательна эта машина, и я сказал об этом Артему Ивановичу: внизу, на посадке, она вела себя как наши старые самолеты с нестреловидным крылом. Она прекрасно управлялась и садилась на скорости



*Сверхзвуковой пассажирский самолет «Конкорд» с самолетом сопровождения;  
фото с автографом французских летчиков-испытателей*

чуть больше 200 км/ч. На сверхзвуковой скорости у машины была неустойчивость типа “голландского шага”. Но она устранялась. Я рассказывал Микояну о многих достоинствах машины, в частности и о том, что она имела 400 кг “лишнего” топлива за счет дополнительных объемов крыла — это очень много для истребителя. Я спросил генерального: а почему бы не запустить такую машину в серийное производство? Ссылаясь на успешные работы специалистов ЦАГИ по использованию демпферов в системе управления, я высказал уверенность, что они, несомненно, решат проблемы неустойчивости. Микоян вызвал своего заместителя Р. А. Белякова. Беляков обещал рассмотреть этот вопрос, но почему-то полезное для нашей авиации дело не было доведено.

Так вот, мы летали на “аналоге” и только кабиной Ту-144 занимались уже около 10 месяцев. А до того мы с В. И. Близнюком занимались обзором из кабины, была там большая проблема — по носу. Моя работа в ОКБ по принципиально новой машине заняла уже около двух лет, когда мне сказали, что есть разговоры о привлечении к “144-й” Горяйнова. Он в это время был на медкомиссии в госпитале в Сокольниках. Я приехал к нему. Он мне смущаясь сказал: “Понимаешь, Эдик, мне Данила Степанович Зосим говорит, чтоб я летал на ‘144-й’...” Я спросил: “А ты мне что-нибудь сказал об этом?” Он замялся: “Ну, ты понимаешь, Зосим мне сказал, что я буду разговаривать...” — “Коля, ну как так? Я на этой машине сижу два года безвылазно. С Мишей Козловым мы собираемся работать. Ты здесь при чем?” Коле было очень неудобно. Он весь вспотел. Он, конечно, понимал, что это неправильно. Он должен был подойти к нам и спросить: как быть?..»

В связи с этой историей Елян вспоминал памятный инцидент, связанный с Ю. Н. Гриневым и В. П. Васиным. Предстояли испытания самолета ОКБ Микояна Е-50 с ЖРД, и Елян с Мухиным были у Васина дублерами. Получилось так, что машина была готова к первому вылету, а Васин заболел. Еяна вызвал Гринев и настойчиво предложил: «Васин заболел — у нас по плану завтра вылет! Бери дело в свои руки!» Эдуард Ваганович сомневался: «Юрий Николаевич! Васин — основной летчик! Что, он надолго заболел?!» — «Ну, нам некогда!» Елян поехал к Валентину Петровичу домой, рассказал о том, как жмет Гринев, и спросил, надолго ли он заболел. Васин ответил, что у него какая-то ерунда с горлом и через пару дней он надеется выйти на работу. На следующий день Елян рассказал о своем разговоре с Васиным Гриневу, и он страшно вскипел: «Не выполняете мой приказ! Это ж правительственная тема, на нее все смотрят!» Елян возразил: «Извините, но я подлость такую совершать не буду. Я разговаривал с Васиным: он через два дня выйдет на работу. Вот если он скажет, что он не может, — я тут же полечу. Разговора нет!» «Надо лететь сегодня!» — настаивал Гринев. Но летчик твердо заявил: «Два дня роли не играют!..»

Прошло несколько лет. У Еяна в полете на Ту-22 отказала система охлаждения ракеты Х-22. Систему эту прорвало, и в кабину экипажа погнал аммиак. Командир задание прекратил, конечно, и стал возвращаться домой, в Жуковский. Передали по кодовой таблице соответствующую информацию и услышали голос Гринева: «Вам уходить на запасной аэродром в Чкаловскую!» Елян не стал спрашивать диспетчера, кто это приказал, потому что узнал голос Гринева. Летчик сообщил: «Машина в таком состоянии, что никуда я ее не погоню, садиться буду на свой аэродром — курсом 302, освободите полосу!» Потом поступило несколько



*Э. В. Елян на родной базе, 2007 г.*

настойчивых команд: «Уходите, уходите!» «Но куда пойдешь, — вспоминал Елян. — С опытной ракетой, с нарушением ее герметизации идти на чужой аэродром, где нет соответствующих специалистов? Это надо было придумать! Ведь к тому же аммиак шел в кабину! Ужас: слезы, сопли — ничто не помогает. Слава богу, сели...»

Сергей Николаевич Анохин, отличавшийся сдержанностью и незлоб-ливым характером, называл тем не менее Гринева жуликоватым челове-ком... Наверное, не обошлось без его давних обид на Юрия Николаевича, не раз пытавшегося «воспитывать» летчика, имея на то некоторые осно-вания... Именно Юрию Николаевичу Гриневу принадлежала крылатая фраза, обращенная к летчикам: «Вам хорошо, вы убьетесь, а мне за вас отвечать»...

Вернувшись из госпиталя от Горяйнова, Елян обратился за разъясне-ниями к В. Н. Бендерову. «У нас, — вспоминал Эдуард Ваганович, — были хорошие отношения. Бендеров тоже смутился и сослался на Зосима. Бен-деров добавил:

— Ну, я думаю, ты же будешь летать с Горяйновым?

Я ответил:

— Вам нужен Горяйнов — летайте, пожалуйста. Я с Горяйновым ле-тать не буду.

— А как же машина?

— Пусть Горяйнов забирает ее и работает! Я на ней поработал! И все, что мог, сделал. Дальше буду работать на Ту-22 — и вы меня больше не трогайте!

С этим я и ушел. Началась суeta. Бендеров снова подходил ко мне. Но я ему ответил твердо: «Два раза повторять не буду. У меня к вам никаких претензий нет. Вы мне поручили работу по макету — я ее сделал. Вы счи-таете, что Горяйнов должен поднимать машину, — пожалуйста, пусть под-нимает Горяйнов. Но я с ним летать не буду. Потому что я знаю, какой это летчик — сейчас!» Он в это время (после ухода от Мясищева) уже спился. Страшно жалко было его! У Мясищева он сделал очень много. Галлай там забраковал заправку в воздухе — Коля ее вытянул. Он — молодец! Мы же вместе учились! Мы — одного выпуска! Он очень любил летать! Михаил Васильевич Котельников практиковал такое задание нам: мы по очереди составляли «плановые таблицы» полетов на следующий летный день. Так вот, когда эту таблицу делал Коля, можно было увидеть, что на сле-дующий день летал почти только он — на всех типах. Так же очень люби-ли летать многие. Но не за счет своих товарищей. Я с Колей летал в Шко-ле. И когда я стал летать с ним у себя на туполевской фирме, я увидел, что это — земля и небо. В Школе он летал прекрасно!»

Вот уж воистину нет, кажется, более печального примера того, как распространенная наша беда сгубила один из самых ярких, на редкость всеми признаваемый талант, талант летчика-испытателя Николая Горяй-нова. Это была трагедия не только его личная и не только его семьи. Бес-пристрастный человек, М. В. Ульянов говорил: «После всех историй с

непопаданием Горяйнова на “144-ю” и “154-ю” его назначили ведущим летчиком на первую серийную машину Ту-154. В Куйбышеве “склепали” три экземпляра машин. Первый шел на госиспытания, второй — на большие углы атаки и третий — на испытания оборудования, систем захода на посадку и т. п. Второй самолет из-за того, что надо было оснащать его противоштопорным механизмом, выпал из очереди. И к испытаниям были готовы, почти одновременно, с небольшим запаздыванием — “единичка” и “тройка”. 25 декабря 1969 года самолет вырулил на старт. Горяйнов дал команду бортинженеру выводить двигатели. Тот начал выводить двигатели на взлетный режим, и где-то в районе номинала на двух крайних двигателях включается реверс тяги! Залпом! Машина чуть не упала на хвост! Бортинженер сразу перевел двигатели на малый газ. Мы зарулили на стоянку, — продолжал М. В. Ульянов, — и начали разбираться. Двигатели тогда были кузнецовские (НК-8-2У). Они были сделаны очень хорошо. Но стояли сильные морозы, и от температурных деформаций золотников клапанов привода механизмов несанкционированно включился реверс. После этого реверс отключили и продолжили испытания. На следующий день мы полетели снова. Это был мой первый полет на борту в качестве ведущего инженера. Заходим на посадку, и я вижу, что стабилизатор стоит в нуле. Я знаю, что стабилизатор должен быть отклонен, и я по СПУ спрашиваю командира: “Николай Иосифович, у нас стабилизатор правильно стоит?” Горяйнов молчит. Справа сидел Володя Добровольский, он был заводским летчиком в Куйбышеве и оттуда к нам пришел. Он тоже молчит. Тогда я еще раз громко спрашиваю: “У нас стабилизатор в нуле — правильно это или нет?” Все молчат. И Яблочко, ведущий, молчит — в фюзеляже сидит и молчит. Ну, я решил, наверное, я что-то спутал... Машина заходит на посадку.. Я спрашиваю штурмана Валентина Ивановича Севастьянова (он пришел к нам от Мясищева — вместе с Горяйновым): “Правильно у нас стабилизатор — в нуле?” Он отмахнулся: “А хрен его знает!” Когда мы заходили, Коля почувствовал, что ему не хватает руля: штурвал на пузе, а машина снижается. Тогда он прибавил газ, скорость увеличилась, эффективность руля возросла. Но все равно до полосы мы не долетели. Была снежная зима, очень много снега. И мы упали метров за двести до ВПП в снег на полосу безопасности...

На заводской аэродром (первый вылет же!) высыпали все заводчане, полно людей на крышах. И вдруг на глазах у всех машина падает в пушистый снег, совершенно пропав из виду! Но через секунду она выскакивает из снежной пелены и, переваливаясь, попадает на полосу. Когда мы ударились, Коля Горяйнов вместе с креслом сорвался с места и прилетел ко мне на колени. Наверное, машина сильно “скознула”. Я толкнул его кресло вместе с ним обратно, мы остановились. Майоров и Севастьянов налетели на Горяйнова: “Коля, ты что, опять нас убить хочешь?!”

Машина, к счастью, оказалась неповрежденной — малый вес! На первом вылете присутствовали О. И. Белостоцкий (от министерства) и

Д. С. Марков (от ОКБ). Горяйнов встал перед Марковым на колени: “Дмитрий Сергеевич! Сделайте какую-нибудь автоматику! Если я попал, значит и другие будут попадать!” Ну и не сделали ничего, пока не потеряли два самолета по подобной причине. Самолет № 11 (из шереметьевского международного отряда) потеряли в Праге. Экипаж забыл переложить стабилизатор — самолет рухнул до полосы, попал на бетонный блок, на котором стояли фонари. Этот блок выбил стойку, самолет “облокотился” на крыло, отломилось крыло, а второе крыло на скорости опрокинуло самолет вверх ногами. Около 100 человек сгорело. А второй случай произошел в Египте (о нем рассказывал Елян, вспоминая о С. М. Егере).

Горяйнов потом говорил мне, — продолжал Ульянов, — что он не слышал моего вопроса по СПУ про положение стабилизатора. Якобы у него фишка отключилась от СПУ. Но по указателю положения переставного стабилизатора все видели его положение...

В дальнейшем Горяйнов еще несколько раз “угостил” нас на “154-й”. Во втором полете на “единичке” мы должны были прописать отклонение закрылков. На высоте 2 км по команде я включил контрольно-записывающую аппаратуру — КЗА. (На высоте 2 км была сплошная облачность, сигнализатор обледенения сработал; на предложение выйти из облаков и начать работать командир не отреагировал.) Он дал закрылки на выпуск. В это время бортинженер прокричал: “Скорость падает!” Я увидел: на пульте бортинженера скорость 250 км/ч и она падает! Бортинженер продолжал звать: “Скорость! Скорость!” Я стал успокаивать: “Подожди, разберемся!” Но Горяйнов уже поставил закрылки на уборку. Смотрю, у бортинженера скорость съехала уже на нуль! Я подумал: что-то с прибором. В этот момент Добровольский двинул штурвал полностью от себя. Какая была перегрузка, не знаю, но все, кто был в фюзеляже, взлетели к потолку... Машина снижалась, и штурман сообщил вдруг: “Есть у меня скорость! Путевая!” Она измерялась доплеровским измерителем скорости и сноса — ДИСС. Штурман начал диктовать скорость. Когда он додиктовал до скорости 570 км/ч (а ограничение у нас в то время было 500!), Коля Горяйнов со всей пролетарской ненавистью потянул штурвал на себя! Машина со скрежетом стала вылезать... В это время я заметил, что выключены обогревы приемника воздушного давления — ПВД. Я заорал об этом. Добровольский включил обогрев ПВД, все восстановилось через несколько секунд. Паника, и достаточно серьезная, была из-за “ничего”: забыли включить обогрев ПВД...

Был еще один случай с Горяйновым. Выпускали мы заводских летчиков — на “тройке” уже. Договорились, что будем делать уход на второй круг. Горяйнов говорит летчику Есикову: “Ты заходи, а я на 100 метрах дам газ. И будем со 100 метров уходить на второй круг”. Есиков зашел на посадку. Штурман читает высоту: 100 метров, 80, 50, 30... Ведущий инженер Ефимов не выдерживает и кричит: “Коля, газ!” И Коля убрал все три двигателя — на малый газ! На высоте 30 м! А “154-я” машина без двигателей не летит! Мы посыпались! Я вижу, с какой скоростью сбли-

жаются земля и тень от самолета! Есиков “приладонил” ее со страшной силой. Остановились. Опять Коле лекцию прочитали. Вот такой он уже был... После этого полета он уже не летал. Мы вернулись в Москву..

Это был великий летчик. Но медных труб он не прошел. И то, что говорят, что его будто бы нарочно подпаивали, чтоб он не попал на “144-ю” и “154-ю”, — это выдумка! Даже называют, что Елян это сделал. Я никогда не поверю в это. Этого не может быть, потому что не может быть никогда! Какие бы негодяйства ни приписывали Еляну, он никогда в жизни не мог так поступить со своим товарищем. Не мог. И ему этого не надо! Потому что на “144-ю” он пришел сам, задолго до начала летной работы на “144-й”. Он несколько лет просидел в КБ, и его по праву можно назвать соавтором многих систем самолета. Он их делал, доводил на стендах. Если бы судьба так распорядилась, чтобы вместо Ельяна на кресло командира Ту-144 сел кто-нибудь другой, то это было бы самой большой несправедливостью».

История назначения командира экипажа исторической машины Ту-144 — одна из наиболее горячо и часто обсуждаемых среди туполевцев. Вернее сказать, она была таковой, пока были живы многие летчики и инженеры — участники событий. Некоторые из их суждений, не вызывающие особого доверия, здесь опущены, но многие, несмотря на их противоречивость, приведены. Пройдет еще немного времени, уйдут из жизни последние свидетели, и эта тема, как и обсуждение наиболее памятных катастроф, станут хлебом историков. Да, останутся акты комиссий и документы архивов. Но как часто они предназначены не столько для того, чтобы отыскать истину, сколько — закрыть и забыть ее. Конечно, свидетельства очевидцев всегда субъективны. Но их суммарная, осредненная оценка, пожалуй, вызывает наибольшее доверие.

— Почему же из большого коллектива, может быть, и более именитых летчиков на «144-ю» выбрали именно тебя? — спросил я как-то Эдуарда Вагановича.

— Я думаю, это произошло так. По работе с Ту-22 я был близок с Д. С. Марковым. С его участием, не помню уж, как это было, я сблизился также с бригадой, которая начинала создавать самолет Ту-144, в частности с конструкторами В. И. Близнюком, А. Л. Пуховым. Алексей Андреевич Туполев года за два-три до первого вылета уже говорил мне, чтобы я «занимался этой машиной». Это был короткий разговор, он сказал: «При возможности — подъезжай!» Когда проект стал вырисовываться, наши контакты стали все более частыми. Вообще-то, летчики наши в КБ ездили неохотно, не любили этого, прямо скажу. Мне, когда я стал начальником летной службы, далеко не всегда удавалось послать их в КБ. Потому что: едешь туда — можешь потерять полет (и деньги за него). Андрей Николаевич Туполев со мной о назначении в первый экипаж испытателей никогда не говорил. Когда такое назначение состоялось, меня не спрашивали! Тогда уже определилось (без меня!), что Горяйнова не будет. Когда я дал согласие быть первым, я спросил Мишу Козлова, согласен

ли он быть вторым. Он согласился. Он тогда занимался «28-й» машиной, был очень занят и на макете «144-й» не бывал. С Андреем Николаевичем я встретился только тогда, когда он приехал на первый вылет. До этого я иногда общался с Алексеем Андреевичем. Пока мы с Адамовичем работали на макете, никто не знал, кто же будет поднимать машину. И у меня не было разговора на эту тему — ни с кем! Единственно, когда заговорили о Горяйнове, я к нему поехал...

Кроме Миши Козлова согласие работать на «144-й» дал еще Сережа Агапов. Мы полетали на «аналоге», оценили эту машину. Она, как оказалось, очень была схожа со «144-й» на дозвуковой скорости. На сверхзвуке у «144-й» не было раскачки, которая обнаружилась на «аналоге», не имевшем демпферов.

Свидетелем назначения Еяна ведущим летчиком на Ту-144 был ведущий инженер Виктор Захарович Добровицкий — так он мне рассказывал. Заместитель Туполева А. А. Архангельский как-то поручил ему слетать в Крым, чтобы привезти в Москву отдохнувшего на даче ЦК в Нижней Ореанде Андрея Николаевича. Командиром экипажа Архангельский назначил Еяна. Во время ужина Туполев внимательно выслушал доклад приглашенного на дачу Добровицкого о ходе работ по «144-й» (ее уже начали собирать в 10-м цехе завода). На этот счет Виктор Захарович получил особое поручение Архангельского. К тому времени методсовет будто бы уже назначил ведущим летчиком Ту-144 Горяйнова. Но он неоднократно и сильно «нарушал режим». Может быть, именно поэтому, выслушав в тот вечер Добровицкого, Андрей Николаевич задумался и спросил: «Кого же мы назначим командиром?» Второй гость — Елян, скром-



*А. А. Туполев, А. Н. Туполев, Н. И. Базенков, К. В. Минкнер,  
Л. Л. Кербер, А. А. Архангельский*

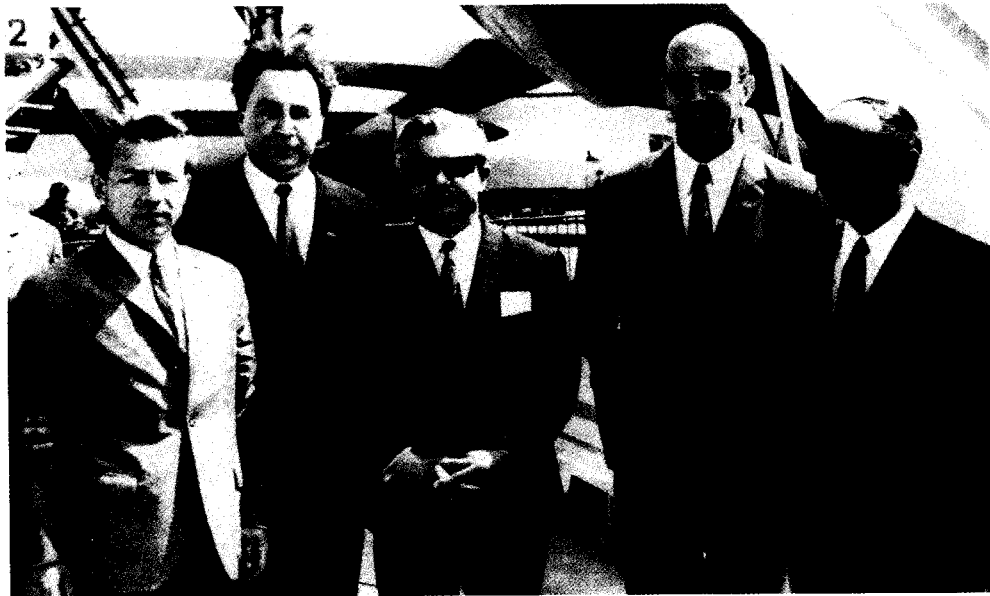


но молчавший до того, оживился: «Андрей Николаевич, доверьте мне!» Туполев ответил тут же: «А что, я не возражаю». Елян переспросил: «Я это могу передать?» «Да, передайте», — ответил Туполев.

Рассказ Виктора Захаровича, изобиловавший любопытными, живописными деталями, которые я опускаю, несомненно, интересен. Но, уверен, выбору Андрея Николаевича Туполева предшествовал серьезный анализ. Ведь первому пилоту доверялась чрезвычайно дорогая машина (и программа) небывалой политической важности.

Елян говорил мне по поводу рассказа Добровицкого, что это, мягко сказать, фантазии: «В том случае, который он описывает, в беседе с генеральным ни слова не было о Ту-144. Был разговор о самолетах Ту-134. При всех своих положительных качествах Витя — великий фантазер!»

Авторы фундаментального исследования «Правда о сверхзвуковых пассажирских самолетах» — создатели Ту-144 пишут об истории назначения командира экипажа так: «День первого вылета Ту-144 становился все ближе и ближе. Как всегда, с длительными обсуждениями сформировали экипаж, назначили первого и второго пилотов, а к ним, как это было принято в космических полетах, третьего — дублера. Первым летчиком был назначен Эдуард Ваганович Елян, вторым летчиком был назначен Михаил Васильевич Козлов (одновременно М. В. Козлов был дублером командира воздушного судна). Огромным достоинством Э. В. Еяна было то, что он лучше всех знал конструкцию самолета и всех его систем. Не жалея личного времени, он дни и ночи проводил в ОКБ, активно работал на стендах, во многом закладывая особенности кабины самолета Ту-144...»



*М. В. Козлов, В. Н. Бендеров, Э. В. Елян, Андре Тюрка, Ю. Т. Селиверстов*

Совершенно естественно, что, когда анализируют катастрофу Ту-144 в Ле Бурже, происшедшую 3 июня 1973 года, помимо экипажа этой машины вспоминают многих других людей. В их числе вспоминают, и не всегда по-доброму, Э. В. Еяна. Методсовет, утверждавший программу полетов на предстоявшем авиасалоне в Париже, состоялся в 1972 году. Тогда еще Андрей Николаевич решил, что показывать будут вторую машину! В утвержденной программе полета, где было расписано все по секундам: высоты, скорости полета, никакой «горки» не предусматривалось. Готовясь к демонстрационным полетам на третьей уже, а не второй машине, Козлов выполнил в Жуковском тренировочные полеты по утвержденной программе: взлет, набор высоты, проход, вираж и посадка — без «горки». Та же программа была в двух предварительных демонстрационных полетах Ту-144 в Ле Бурже. Для того чтобы изменить задание, отработанное и утвержденное методсоветом, записанное в полетном листе, надо было иметь большую, очень большую власть. Друзья Козлова, в их числе Бессонов, не могли представить, чтобы 44-летний полковник ВВС, опытейший летчик-испытатель Козлов, в ту пору возглавлявший летную службу ОКБ Туполева, согласился пойти на это без указания высшего авторитета. Таковым не был Елян — он был тогда лишь ведущим летчиком по Ту-144. Алексей Андреевич Туполев сохранил молчание. Возможно, не он сказал «да». Но он обязан был сказать «нет». Этого было бы достаточно.

Так или иначе, но Бессонов, ссылавшийся даже на полудетективные источники информации, и далеко не он один, не согласны с официальной версией причин катастрофы Ту-144 в Ле Бурже. Не согласен с ней и автор.

Упомянутую историю Бессонов и другие борисоглебцы слышали от летчика Валентея. «В свое время он также окончил наше училище, — рассказывал Анатолий Дмитриевич. — В войну, в 1943-м, был сбит, попал в плен. Немцы, не сумев уговорить его воевать на их стороне в Африке, упрятали его в одном из лагерей. Из этого лагеря его выкрали вместе с другими, своими пленными, французы. У них он воевал против немцев: сначала рядовым, в разведке, потом занимал все более высокие посты — в контрразведке. Он не сразу вернулся на родину после войны — его уговаривали остаться во Франции. Когда он приехал в Советский Союз, отсидел свое сполна. Позже с него сняли судимость, реабилитировали, и он вернулся к летной работе, став вторым пилотом на Ту-124 и Ту-134. Однажды во Внукове, где он работал, его случайно встретили члены приехавшей к нам французской делегации, среди которых были его давние товарищи по антифашистской борьбе. Они пригласили его посетить Францию, где он считался чуть ли не национальным героем. В один из приездов, при встрече с друзьями, а они уже занимали высшие посты в своей службе, зашел разговор о катастрофе в Ле Бурже. Валентей по-дружески пожурил французов за то, что их истребитель «Мираж» стал причиной гибели нашего Ту-144. Они стали убеждать его, что никакой вины французов нет и причину катастрофы следует искать в другом.

В доказательство ему доставили и воспроизвели запись разговоров наших летчиков, инженеров и руководителей в номере гостиницы накануне дня трагического полета. В этой записи, сделанной французской контрразведкой, отчетливо было слышно, как под звон стаканов Козлова уговаривали выполнить ту самую роковую фигуру: имитацию посадки с форсированным уходом вверх, фигуру, которую он настойчиво отказывался делать. Для летчика машина с выключенными демпферами и вновь введенными передаточными числами была новой машиной. Козлов понимал лучше других, сколь это может быть опасно, Но его просто задавили», — убежден Бессонов. Эта версия никем, кроме Анатолия Дмитриевича, не поддерживалась...

Виктор Васильевич Уткин, в ту пору начальник ЛИИ, был свидетелем той катастрофы. Вместе с ним трагический полет в Париже наблюдал начальник ЦАГИ Георгий Петрович Свищев. Оба они в качестве официальных экспертов советской группы (В. А. Казаков, А. А. Аксенов, М. П. Мишук, А. А. Туполев, Г. П. Свищев, В. В. Уткин) работали в тесном контакте с французской комиссией по расследованию причин катастрофы. И по горячим следам, и по прошествии многих дней они участвовали в поиске объяснений причин катастрофы. За несколько лет до своей смерти Г. П. Свищев говорил мне, что ни он, ни Виктор Васильевич при всей своей информированности никакую тайну не скрывали и истинной причины трагедии не знали сами. Более того, Свищев был уверен, что ее теперь не узнает никто. Уткин же искренне верил в официальную версию, связанную с киноаппаратом. Возможно, он был и одним из авторов этой версии. Ее проверяли в ЛИИ в специальных экспериментах и находили какое-то подтверждение ее правомочности...

После катастрофы Ту-144 в Париже на испытательную базу в Жуковском в качестве заместителя начальника базы руководители ОКБ направили Доната Андреевича Кожевникова. В ОКБ он руководил работой специальной группы по воздухозаборникам самолета Ту-144. В создание и отработку этого сложного самолетного устройства группой было вложено много сил. Совместно со смежными специалистами был успешно решен комплекс весьма трудных задач. К тому же Кожевников был активным общественником, что было также немаловажно, и он был направлен на укрепление слабого участка — летных испытаний.

— Согласны ли Вы с выводами В. М. Разумихина о причинах катастрофы в Париже, которые обнародованы в книге? — спросил я Доната Андреевича.

— Мне не хотелось бы говорить на эту тему... Потому что есть официальная версия, разрушать ее, по-моему, не стоит. Два государства решили, что это наиболее вероятно, — ну пусть и будет так!

— Такого же мнения были академик Георгий Петрович Свищев, бывший начальник ЦАГИ, а также В. В. Уткин, начальник ЛИИ. Так что я Вас понимаю, но в книге выставляется другая (и явно более близкая к правде) версия...

— В книге упоминается моя фамилия, и там много-много намешано фантазии. Поэтому не буду я ни опровергать ее, ни соглашаться с ней. Оставим официальную версию...

— После этой катастрофы Вы попали в сложнейшее положение, надо было что-то проверить. Как сложилась жизнь на базе?

— Через год примерно меня сделали начальником базы. Как объявил В. А. Казаков, фамилию моего предшественника, замечательного летчика А. С. Благовещенского связали с той катастрофой. Тогда было правило: если случилась неприятность — будешь отвечать!

— С чего Вы начали?

— Это был период, когда наложилось очень большое число полетов. Во-первых, шли испытания «45-й» машины, притом самый накал пришелся на вот этот период. И большие углы атаки, и большие дальности... — все, что необходимо для получения «армейского паспорта», — все прошло в это время. Кроме того, по «95-й» машине появились уже труды И. С. Селезнева, и их надо было испытать как на «95-й», так и на «45-й». Кроме того, уже велась отработка Ту-160. Все это — в дополнение к интенсивной работе по Ту-144. По «144-й» мы впервые в СССР получили сертификат летной годности. Требования были очень высокие, и их надо было защищать. Это была большая школа обучения принципам сертификации. Так что каждый день работы был тогда очень напряженным.

— Кого из летчиков Вы бы выделили в этой работе и почему?

— Огромную работу на «144-й» проделал Елян. Очень много работали Борисов, Веремей, Ведерников... Несмотря на то что летчики разделились на группы, несмотря на то что каждый активно отстаивал желание получить заказ (и на этой почве было много споров), работали все замечательно... Елян очень хорошо, долго и терпеливо готовился к «144-й» машине. Он хорошо подготовленный теоретически, грамотный летчик, очень работающий и добросовестный. Доверие сделать первый полет на «144-й» говорит само за себя. В успехе этой работы его большая и неслучайная заслуга. Его и готовили много, и он сам много готовился. Машина была принципиально новой, и он сумел достойно провести ее испытания.

Борисов — очень умный, очень толковый, очень дисциплинированный летчик, сдержанный. Он не участвовал в этих свалках. Очень стойкий. Боец! Знаю о нем только хорошее. Он был уже в годах, но регулярно утром бегал, занимался гимнастикой, поддерживал себя в хорошей форме. И хорошо знал машину...

Словно вторя Кожевникову, старейший летчик-испытатель ЛИИ П. И. Казьмин говорил автору: «Уткин поверил в меня только тогда, когда в ЛИИ стали разбирать одну из версий гибели самолета Ту-144 на парижском авиасалоне. Уткин был сторонником фактически официальной версии, по которой виновником аварии был названа... кинокамера, которая выпала у генерала В. Н. Бендерова, находившегося в кабине. Эта камера якобы попала в пространство между штурвалом и креслом пило-

та, заклинив управление...» Казьмину было поручено пилотировать летающую лабораторию Ту-104, в салоне которой было поставлено кресло пилота самолета Ту-144 и достаточно аккуратно были воспроизведены не только обстановка в кабине, но и режим полета — в невесомости, когда кинокамера, по предположению, выпала из рук генерала, стоявшего за спиной летчиков. На этот раз «камера» выпадала из рук оператора В. И. Павлова и, как оказывалось, в 70% случаев попадала в такое положение, что «заклинивала» управление...

Бывший в ту пору заместителем начальника ЛИИ Арсений Дмитриевич Миронов рассказывал мне: «Объективно я в расследовании катастрофы Ту-144 участвовал мало — этим занимался В. В. Уткин, который был на салоне в Париже... Полеты Казьмина официальную версию не подтверждали! Хрупкая камера не могла быть причиной заклинивания, «преодолеть» ее при необходимости было нетрудно... Тут была другая тонкость. Первый зам. министра у В. А. Казакова (забыл его фамилию) как-то позвонил мне и сказал: “Приезжайте немедленно!” Я приехал, он вызывает секретчиков, те приносят помятую кассету магнитного самописца режимов полета — МСРП, найденную на месте катастрофы самолета. Он спрашивает: “Ну, что будем делать?” Я к тому времени стал уже мудрым и предложил: “Пусть секретчики положат ее в дальний ящик, и чтобы никто об этом не знал... Потому что как там повернется дело, непонятно...” Вот так я послужил каким-то демпфером... Но потом запись расшифровали и показывали французам...»

Виктор Васильевич Уткин рассказывал научному сотруднику ЦАГИ Б. Х. Давидсону, что главный вопрос, на который не находили ответа эксперты, состоял в следующем: почему так долго после резкого опускания носа летчики не брали штурвал на себя. Это обстоятельство и наталкивало на мысль о каком-то заклинивании управления посторонним предметом. В архиве Виктора Васильевича хранилась копия «Расшифровки связи на аэродроме Ле Бурже 3.06.1973 г.», подписанной шефом-заместителем службы воздушного движения Ле Бурже. Из нее с очевидностью следовало, что во время демонстрационных полетов «Конкорда» и Ту-144 над ними летал истребитель Дассо «Мираж». Вот отрывки переговоров пилота самолета с командным пунктом в 15 часов 10 минут 40 секунд 3 июня 1973 года:

— Оставайтесь у нижнего края облаков, чтобы не привлекать к себе внимания...

— Понял, я выполняю официальное задание, если это только не мешает с точки зрения воздушного движения.

— Да, это только вопрос фотографирования на время показа «Конкорда», единственно поэтому ему не нужно мешать...

Через 9 минут 30 секунд непрерывные переговоры коснулись уже нашего самолета — Ту-144:

— Они делают тот же потолок четыре тысячи футов?

— В принципе да, это то же самое для Ту-144.

— Они будут на нем набирать высоту до четырех тысяч?

— Он может подняться до трех или трех с половиной тысяч.

В 15 часов 24 минуты 38 секунд земля сообщила пилоту «Миража»:

— Перед вами все время «Туполев» в контакте, низкий проход по двадцать и один.

— О'кей!

15 часов 24 минуты 46 секунд:

— Нет, я его не вижу..

— Как раз над аэродромом, малая высота, большая скорость, на тысяче футов, почти над полосой...

15 часов 25 минут 19 секунд:

— О'кей, вижу..

15 часов 27 минут 04 секунды:

— Внимание, подходите к Парижу, «Мираж»!

— О'кей, разворачиваюсь...

15 часов 28 минут 20 секунд:

— Прямо перед вами «Туполев», «Мираж»!

— Я не вижу его там, где он есть, где он?

— Теперь сверху.

15 часов 28 минут 29 секунд:

— Отверните влево, «Мираж», немедленно отверните влево!

— Понял.

— О'кей.

15 часов 28 минут 37 секунд:

— А, вижу!

15 часов 28 минут 57 секунд:

— Он загорелся!

— Да, он разбился!

15 часов 29 минут 08 секунд:

— Он полностью взорвался!

— А, да! Видел! А, да, на глазах.

15 часов 29 минут 18 секунд:

— О'кей, я на четырех тысячах футов на юг от Ле Бурже. По-моему, он упал у Монморенси... Я нахожусь все время на четырех тысячах футов. Я прошу разрешения спуститься ниже, чтобы можно было увидеть...

Мало что проясняет приведенная там же короткая запись переговоров руководителя демонстрационных полетов с экипажем Ту-144 (позывной «Роже пять — пять»).

15 часов 18 минут 04 секунд:

— Роже пять — пять... пять — пять к взлету готов.

— Быть наготове!

15 часов 18 минут 52 секунды:

— Туполев пять — пять, взлетайте через три секунды от этого момента!

15 часов 18 минут 58 секунд:

— Роже, выполняю разбег.

В 15 часов 25 минут 10 секунд запись обрывается указанием руководителя полетов (или его написанием) командиру экипажа Ту-144:

— Туполев пять — пять! Еще пять минут...

Эти записи представляют несомненный интерес. Они свидетельствуют о том, в частности, что «Мираж» находился в зоне демонстрационных полетов. Это — нарушение принятых норм, на которое делается ссылка в официальной версии катастрофы. Но, как видно, записи эти не позволяют ответить на главный вопрос, вызывая вопросы другие. Нужна новая информация, которой у Уткина и Свищева, возможно, и не было...

Ключевые позиции официального сообщения французской комиссии таковы:

— самолет «Мираж-3Р» находился вблизи Ту-144; для советского пилота это могло быть неожиданностью, и он мог совершить маневр для уклонения;

— член экипажа — руководитель летных испытаний находился в пилотской кабине самолета Ту-144 и не был привязан; возможно, что последние эволюции самолета Ту-144 могли вызвать падение этого члена экипажа, вероятно, державшего кинокамеру, что происходило в условиях, вызывающих временную блокировку действий экипажа;

— не было найдено никакого материального доказательства, подкрепляющего или опровергающего эту основную гипотезу.

Комиссия и советские эксперты пришли к заключению, что «причины катастрофы должны быть объявлены неустановленными».

Василий Петрович Борисов, который был на парижском авиасалоне в то же время, рассказывал мне потом, что на аэродром перед полетом все они ехали вместе. Все были очень веселы, включая Молчанова. Один Миша Козлов, по природе своей человек общительный и веселый, был угрюмым и недовольным. Он, очевидно, чувствовал серьезность изменений, внесенных в машину, и, соответственно, — опасность неопробованного, неисследованного маневра, включенного в программу удлиненного демонстрационного полета.

О командире экипажа Ту-144 мы не раз говорили со старейшим туполевским летчиком М. А. Нюхтиковым. М. В. Козлов не был учеником Нюхтикова, но летал с ним вторым летчиком на Ту-95, и Михаил Александрович, по его словам, имел возможность убедиться в том, что это был недостаточно сильный летчик. Его ошибкой Нюхтиков считал то, что он не сумел настоять на том, чтобы не выполнять в Ле Бурже «горку» на Ту-144, закончившуюся катастрофой. Этот режим не был простым. Козлов его прежде не выполнял и благоразумно отказывался выполнять в Ле Бурже, но его сумели уговорить сделать нечто подобное тому, что уже выполнял «конкурент» — «Конкорд». В том, что «подставили» Козлова, Михаил Александрович видел «заслугу» прежде всего Д. С. Зосима, а также В. Н. Бендерова. Спорное и не единственное мнение.

Много летал с Козловым в качестве штурмана В. С. Паспортников. Вместе согласно первоначальному плану они готовились к первому вылету на Ту-128, и в связи с этим их общение было особенно плотным. «Очень интересный человек! — говорил Паспортников о Козлове. — Это был... тихоня. Тихий, малоразговорчивый человек. Но всегда — себе на уме; не просто молчун какой-то, но думающий. Его очень уважали, потому что он уже показал себя. Мы с ним ездили, почти ежедневно, в ОКБ, бывали на макете Ту-128, готовились к первому вылету...»

Высокого мнения о Козлове, не только о его человеческих качествах, но и профессиональной, в частности инженерной, подготовке, был Алексей Петрович Якимов: «Толковый был мужик. В решениях неторопливый, неспешный. Умел находить общий язык с разными людьми...» Мы уже имели возможность убедиться в том, что Алексей Петрович был крайне строг в оценках своих летчиков, и он выбрал Козлова в качестве своего преемника на базе, конечно же, неслучайно.

«Машина Ту-144, — продолжал Якимов, — была отдана на откуп Алексею Андреевичу Туполеву. Но у нас в ОКБ говорили, что, к сожалению, сын не пошел в отца. Один из авторитетнейших заместителей генерального Дмитрий Сергеевич Марков машины этой не касался, а другой, Сергей Михайлович Егер, — тот вообще ушел из ОКБ. Они не сходились характером с Алексеем Андреевичем. Был бы жив Андрей Николаевич, многих бед со сверхзвуковой пассажирской машиной Ту-144 не случилось бы. Как и с ОКБ...»

Кто-то в этих бедах, в развале коллектива испытателей винит Э. В. Еяна. «Это неверно, — убежден Якимов. — Елян — это не капитальная фигура. К тому же руководил он недолго. Ловкий мужик, старавшийся быть поближе к власти. Особым нюхом воспитателя он не обладал...»



*В. Н. Бендеров, Г. Н. Баженов, Б. А. Первухин, А. И. Дралин,  
М. В. Козлов, В. М. Молчанов*



Андрей Николаевич Туполев — природный талант. Талант не только конструктора, но и организатора. Это очевидно. Если бы его сын был такой бездарью, какой его представляют многие, то отец никогда не доверил бы ему дело своей жизни. Критики «назначенцев» Андрея Николаевича не отдают себе отчета в том, что против своего желания становятся критиками самого «деда», которого справедливо обожают. М. В. Ульянов говорил в связи с этим: «Насчет того, что “144-я” машина была дана на откуп Алексею Андреевичу Туполеву. Уже в преклонном возрасте Андрей Николаевич организовал в КБ так называемое подразделение К, которое возглавил Алексей. Туда попали практически все сыновья ближайших помощников Андрея Николаевича: Стерлина (и Володя, и Геннадий), Базенкова, Черемухина... И они начали де-

лать беспилотную технику. После “Ястреба” им поручили проектировать Ту-144. Фактически “144-я” начиналась в этом подразделении К. И потом, когда начали подключать туда все ОКБ, тогда демонстративно ушел Кербер (не стал работать с этими ребятами)... Начались в КБ другие раздراи. Первая машина Ту-144 была практически работой подразделения К. А потом уже, когда пошли другие машины, начали подключать остальное ОКБ. Вот тебе и “откуп”. Неправильно, что, был бы жив Андрей Николаевич, не было бы никаких проблем со “144-й”... Школа-то у него осталась! Вон личности какие мощные...

Другой тезис: “Елян — ловкий мужик. Старался быть ближе к власти”. Ну, старался, а что в этом плохого? Хотя я не уверен в том, что были такие старания. Что за “ловкость”, зачем жалить человека? Уже за одно то, что он поднял первым “144-ю” и посадил ее невредимой, — за это только надо давать звание Героя...”

А вот еще одна, свидетельская точка зрения — Николая Федоровича Майорова: «Версия с бендеровской кинокамерой, то есть официальная версия, представляется мне чистейшей ерундой. Вся эта катастрофа



*А. Н. Туполев и А. А. Туполев*

происходила на моих глазах. И есть мотивы другие, которым, кстати, никто не придавал значения... Я летал с Козловым и ездил с ним на автомобиле, когда он был за рулем. Даже на прямом шоссе он дергал руль налево и направо. Он был излишне суетлив. В этом полете он показывал, на что была способна машина. Когда они вышли на «горку», он чуть отдал штурвал от себя. А потом отдал еще больше, от себя же, и она отвесно стала падать. Когда он начал ее вырывать, она развалилась в воздухе. Оторвалось правое крыло, произошел взрыв, и по частям она стала падать на этот самый несчастный городок Гусенвиль. На место катастрофы я не поехал. Я знал эту картину по катастрофе нашего экипажа во главе с Перелетом на Ту-95...»

Одним из самых активных и последовательных защитников покойного Михаила Васильевича Козлова был его близкий товарищ А. Д. Бессонов. Он уточнял: «После гибели Алашеева на “22-й” и аварии Ковалева машину уже облагородили. Однако Козлову в испытаниях Ту-22 досталась весьма строгая машина, у которой гидравлика была еще довольно грубая. Такая же неотработанная гидравлика была на другой опытной машине — Ту-128, которую он испытывал. На Ту-22, имевшей гораздо больший разнос масс, это ощущалось значительно больше. Так что необходимо было работать особенно осторожно. И все эти полеты были выполнены Козловым вполне хорошо. А вот сколь суетливо летали другие летчики, мы видели. Одного заводского летчика-испытателя, раскачавшего машину после взлета, штурман Силенко, заикаясь, едва уговорил: “П-п-поспокойнее, п-п-поспокойнее...” Кое-как машину удалось успокоить. Ничего подобного не требовалось Козлову. Автомобиль же он водил тогда действительно не очень здорово — ведь он его только что купил...»

Как-то я поделился с Николаем Федоровичем Майоровым тем, что с Валерой Молчановым, вторым пилотом в экипаже Козлова, обаятельным, толковым парнем, мы учились на одном курсе в МАИ. Николай Федорович загорелся: «Это был изумительно толковый человек и грамотнейший летчик. Не хочу противопоставлять его командиру Ту-144 М. В. Козлову. И не хочу искать виновного. Хотя нельзя не отметить, что там в это время на салоне в Ле Бурже находился Алексей Андреевич Туполев...»

Весьма скромно оценивал Козлова (и тем более Молчанова) М. В. Ульянов: «Ничего особого я у Козлова не обнаруживал. Якимов почему его возносит? Потому что он, Якимов, сделал этот выбор...»

Затягивание «144-й» в пикирование на «горке» Михаил Александрович Нюхтиков связывал с особенностями переднего крылышка машины, и без того весьма непростой. Кстати сказать, один из ведущих специалистов ЦАГИ в области аэродинамики Леонид Евгеньевич Васильев, многое сделавший как раз по самолету Ту-144, анализируя возможную причину катастрофы, также не исключал существенной роли переднего крылышка. В выпущенном положении оно создавало значительный момент на кабрирование, а в убранном — соответственно на пикирование. В верхней точке «горки» крылышко не было убрано. Судя по кадрам ки-

носьемки, после того как нос машины опустился, пилоты, действуя абсолютно грамотно, попытались парировать момент на пикирование именно выпуском переднего крылышка...

Еще одно важное мнение об этой катастрофе я услышал от человека весьма информированного и ответственного — Эдгара Федоровича Крупянского. С начала 60-х годов он был ведущим инженером по летным испытаниям и одним из руководителей Летно-испытательного комплекса ОКБ Туполева. С 1978 по 1984 год он работал в Министерстве авиационной промышленности, где продолжал следить за работой по проекту Ту-144 в ранге начальника главка. Затем до 1995 года на фирме Мясищева он был одним из тех, кто под началом С. А. Микояна возглавлял летные испытания воздушно-космического самолета «Буран», — как руководитель комплексной бригады промышленности и ведущий инженер по летным испытаниям. Когда возобновились летные испытания Ту-144 в качестве летающей лаборатории, Крупянский вернулся в родное ОКБ и стал заместителем главного конструктора. Так вот, официально известно, что «черный ящик» после катастрофы не нашли. Это не так. И Крупянский в своих оценках основывается на расшифровках записей уже упоминавшегося А. Д. Мироновым магнитного самописца режимов полета — МСРП, того самого «черного ящика» (красного цвета), попавшего в нужные руки. Причиной катастрофы, по его мнению, было то, что роковой режим полета экипаж заранее не проверил. «Переднее крыло не было зафиксировано, — утверждал Эдгар Федорович. — Оно и убиралось, и выпускалось во время заключительного маневра. Среди обломков машины помимо «черного ящика» нашли также механизм уборки-выпуска переднего крыла. Как оказалось, в процессе падения с «вершины горки» крылышко выпускалось, и к моменту удара самолета о землю оно достигло среднего положения...» По утверждению некоторых экспертов, основанием для официальной версии с киноаппаратом послужило то, что пилоты после «клевка» в течение около шести секунд не трогали или не могли стронуть штурвал. Эдгар Федорович возразил категорически: «Нет, нет! Когда они стали падать, они сразу потянули штурвал на себя — перегрузка на МСРП зашкалила...»

Михаил Александрович Нюхтиков рассказывал: «Бендеров и Благовещенский при мне доказывали Зосиму, что с каждой серийной машиной Ту-144 надо обращаться как с опытной. И правильно доказывали. Данила Степанович возражал: “Это серийная машина, и нечего ее выделять особым подходом”. Он всех основных летчиков распределял по машинам. Елян был ведущим. Но, пожалуй, наиболее успешно, в частности в полетах на дальность, проводили испытания Агапов и Борисов. У Еяна были свои достоинства, общительность, дружелюбие. Когда Бендеров водил меня по макету Ту-144 и рассказывал о боевом варианте машины, он спросил меня: “Как Вы считаете, кого из летчиков надо поставить на эту машину?” Я ответил: “Первым пилотом — Борисова или Горюнова, а вторым пилотом — Бессонова...” Бендеров не согласился: “А я считаю, Еяна и Козлова”. Я открыто возразил, ссылаясь на то, что

они все летали у меня вторыми и я их всех хорошо знал. У Козлова, к примеру, недостаточной была реакция. Он в технике пилотирования явно уступал тем, кого я назвал. Елян был к тому же довольно самонадеян. Впрочем, я ему благодарен за то, что он дал мне полетать на "144-й" — пусть хоть пассажиром. Мне нравился как летчик Агапов. Он был сильнее Ведерникова. Агапов был в свое время сильным инструктором, а Ведерников — не был. Я корил Ведерникова, когда он стал начальником летной службы. И при его командовании произошел ряд катастроф. Будучи на пенсии, я иногда приходил на аэродром. Нам же стали запрещать ходить на нашу базу, отняли у нас пропуски. И Якимов сказал тогда: "Ну, будут теперь гробы!" Так оно и стало. Ведь мы же предостерегали молодых... О Веремее, Талалакине, других молодых летчиках мы как следует не знали, слышали только, что они хорошие летчики..."

М. В. Ульянов скептически отнесся к прогнозу насчет гробов, к критике Ведерникова и особенно — Зосима: «Не надо было Зосиму доказывать, что "с каждой серийной машиной надо обращаться как с опытной"». Зосим был осторожнее их на порядок. А здесь, видимо, речь идет о лет-

ном вознаграждении. Зосим, наверное, говорил, что летное вознаграждение надо давать как за модифицированный самолет или за серийный. А они требовали назначения — как за опытную машину. Другой подоплеку не могло быть: Зосим был человеком чрезвычайно осторожным, не способным ни на какие риски, ни на какие компромиссы...

Если он не делал чего-то, то не потому, что он плохой человек. Он не мог делать. Его никуда не пускали — в сферы влияния. Его отношения с Туполевым, я думаю, были недобрыми. Во всяком случае Туполев его не возвышал. Грамотный человек, видевший перспективу, Зосим стал прародителем современных средств автоматизации обработки результатов летных испытаний. Он первым создал у нас вычислительный центр. Он



В. П. Чкалов

первым поставил магнитную запись на борт. Организовал линию обработки и набрал на эти новые направления молодых ребят. Потом он стал начальником расчетно-экспериментального комплекса — РЭК. Расчетчики — это Лещинский, Велеско, Шаферман... — он был у них начальником. А попробуйте поруководить Лещинским! В деловом плане руководить такими людьми не надо. Но Зосим отвечал за их "быт": рабочие места, зарплата... Данила Степанович Зосим — человек легендарный. В молодости он был в одном отряде с Чкаловым, и ему было что вспомнить..."

В том, что касается таких катастроф, какая произошла с Ту-144, важно мнение любого квалифицированного и объективного свидетеля. Даже

если оно в какой-то части перекликается с уже приведенными наблюдениями и суждениями. Ясно, что среди этих суждений могут быть и такие, которые не имеют ничего общего с истинной причиной катастрофы. Но чаще всего катастрофы — следствие неблагоприятного стечения многих обстоятельств, потому так важны представления многих специалистов, разные точки зрения. Не исключено, что истинную причину (и всю цепочку негативных обстоятельств) знает и один человек. При этом суждения других не становятся менее интересными. Людям свойственно возвращаться к давно прочитанным трагедиям Шекспира или детективам Агаты Кристи с хорошо известными финалами. Но им интересны не столько известные финалы, сколько возможность вновь пройти дорогой поиска истины...

Вот что известно о парижской катастрофе, как и о программе полета Ту-144, со слов Е. А. Горюнова, который имел прямое отношение к исследованию возможных причин катастрофы и испытаниям этого самолета. Горюнов был свидетелем трагедии в Ле Бурже. После первого демонстрационного полета самолета Ту-144 на этом салоне многие специалисты, и советские, и зарубежные, одобрительно отзывались о строгости показанной нашими летчиками программы. Тем более что конкурент — «Конкорд» демонстрировал там какие-то чудеса. Сразу же после отрыва от полосы он уходил под очень большим углом вверх, выполнял глубокие виражи у самой земли, заходил на посадку, касался полосы выпущенными колесами шасси и вновь резко, под тем же большим углом уходил вверх... Садился он на другом — военном аэродроме.

Нашим надо было садиться здесь же, там, где и взлетали, — в Ле Бурже. Это был заключительный полет последнего дня авиасалона, своего рода гвоздь программы.

Сейчас уже можно не сомневаться, что кто-то из окружения экипажа настойчиво предлагал командиру Козлову ответить на вызов «Конкорда» и выполнить нечто подобное тому, что показал конкурент. Свидетельств этому несколько. Горюнов вспоминал: «Накануне поздно вечером в гостинице, в комнате туполевских летчиков и других членов делегации, а также их гостей — болгарских летчиков, штурман-лидеровщик ГВФ Баженов, только что общавшийся со своим экипажем Ту-144 и его окружением, рассказывал неожиданное и странное: Козлова уговаривали выполнить на следующий, заключительный день салона более впечатляющий полет, достойный того, что накануне показал “Конкорд”...»

Достоинства нашей машины по сравнению с «Конкордом» специалистам были очевидны. Она уступала разве что по расходу топлива, но эта проблема решалась при установке новых двигателей. Потому вряд ли было необходимо демонстрировать превосходные качества Ту-144 на непроверенном прежде режиме полета — на больших углах атаки.

После катастрофы механики разбившегося самолета с опаской и оглядкой рассказывали Горюнову, что перед самым полетом под самолетом они были свидетелями ругани между членами экипажа, в основном меж-

ду командиром М. В. Козловым, вторым пилотом В. М. Молчановым, а также В. Н. Бендеровым. Козлов не соглашался с тем, что ему предлагали. Под конец разговора он выматерился и произнес: «Ну что, убиваться так убиваться! Пошли все вместе!» Об этом Горюнову сказали несколько человек. Сам он в официальную версию о киноаппарате, который якобы выпал из рук Бендерова и заклинил управление, не верил, но понимал, что миру надо было что-то сказать...

Горюнов не осуждал и не оправдывал ни Бендерова, ни Молчанова. Но о чрезмерной активности Молчанова и в других ситуациях летных испытаний говорил: «Летал он неплохо, был хорошим инженером, но слишком торопился проявить себя...» Во время того трагического полета Горюнов, рядом с которым был Борисов, увидев, сколь энергично стал подниматься Ту-144, взялся за голову: «Вася! Смотри, смотри!» Он вспоминал потом: «Нас словно окатило холодной водой, когда мы увидели, что происходит. Самолет зашел на полосу. Касания, как у «Конкорда», у него не получилось, и набор был не таким крутым, но тоже происходил под очень большим углом — градусов под 70! Переднее крыло было выпущено.

Нижняя кромка облаков находилась на высоте 1200 м, а в облака в демонстрационных полетах входить запрещалось. Не доходя до облаков, самолет стал медленно, медленно опускать нос. Он опустился несколько ниже горизонтального положения, и неожиданно произошел его резкий заброс вниз. После этого самолет колом пошел к земле. Где-то недалеко от нее начался очень энергичный вывод самолета. Появились клубы пара от керосина — стало ясно, что произошло разрушение самолета. Он упал на землю, и поднялся столб черного дыма. Впечатление было ужасное. Только что разговаривал с этими людьми, и их уже нет...»

Так же как и после гибели Алашеева, когда испытания «его» опытной машины («105-й») наряду с другими летчиками продолжил Горюнов, так и теперь история повторилась — уже со «144-й». Евгению Александровичу поручили обследовать природу «клевка» машины, стоившего жизнью ее экипажу и столь ощутимой потери престижа ОКБ Туполева. Опыт испытаний тяжелых машин на больших углах атаки у Горюнова и его товарищей уже был, он был накоплен на машинах Ту-16, Ту-104, Ту-124, Ту-134, Ту-95. (Подобные же испытания на Ту-104 проводили, в частности, Ковалев с Козловым; на самой коварной для этой машины высоте, 6 км, на вираже у них произошел срыв, и они перевернулись даже на спину...)

Через несколько месяцев после возвращения с авиасалона в Париже Горюнов начал программу испытаний Ту-144 на больших углах атаки на «клевки». Работа проводилась предельно осторожно — после тщательной подготовки и с большим запасом высоты — на шести километрах. Полеты Горюнова, а их было более десятка, показали, что маневр в Ле Бурже был очень сложным, даже для летчика, тщательно готовившегося к нему. Странно, что этого не увидели заранее те, кто настоял на услож-

нении программы полета в Париже. До сих пор имена этих людей не названы.

Переднее крыло, как и во время катастрофы, в этих испытаниях было выпущено. Сначала летчик брал штурвал на себя. После выхода на необходимый угол атаки — около 15–17 градусов — Горюнов полностью отдавал штурвал от себя. Машина висела, висела, висела, шли секунды, прежде чем она начинала опускаться нос. Обнаружили, что этот процесс зависит от скорости полета. Причем самой коварной скоростью, при которой происходит самый резкий заброс носа самолета вниз — самый сильный «клевок», оказалась та, которая была в последнем полете Ту-144 на авиасалоне — 340 км/ч. Горюнов вспоминал: «Сидеть в кабине самолета в этих испытаниях было страшно неприятно. Ждешь этого, ждешь. Все коварство в том, что машина вначале опускает нос очень и очень медленно. И только в момент, когда на переднем крыле начинает нарастать отрицательная подъемная сила (виновато, очевидно, это самое переднее крыло), наступает вдруг мощный, резкий бросок вниз. Начинаешь потом оттуда аккуратно выгребать, выгребать, выгребать...»

Летчик рассказывал, что даже если бороться с «клевком», как только он наметился, и потихоньку брать штурвал на себя, — все равно потеря высоты будет не менее 1300 м. Притом на испытаниях машина была оснащена ограничителем перегрузки. (Его не было на машине в Ле Бурже — да он и не помог бы тогда: высоты для вывода машины из пикирования явно не хватало, и перегрузка примерно вдвое превысила эксплуатационную, равную 2,2...)

Эксперимент с уборкой переднего крылышка в верхней точке траектории движения самолета подтвердил, что он сразу же выходил из снижения с потерей всего 200–300 м высоты.

Летчики оценивали переднее крыло на Ту-144 как замечательное устройство. Они были убеждены, что посадочные характеристики нашей машины благодаря этому были гораздо лучше, чем у «Конкорда». Да и машина в целом была получше. Оставались, повторимся, некоторые вопросы, связанные с большими расходами топлива, но они решались благодаря установке новых, более экономичных двигателей конструкции Колесова.

У Василия Петровича Борисова был свой взгляд на историю создания и доводки самолета Ту-144. Этот самолет был дорог Борисову не меньше, чем Ту-22, Ту-22М, Ту-154 и другие самолеты, в которые им вложено так много. Естественно, я пытался понять его видение плюсов и минусов проекта сверхзвукового пассажирского самолета:

— Василий Петрович, а что же, по-Вашему, произошло с Ту-144 в Ле Бурже, в чем причина катастрофы?

— Это надо у Туполева, у Алексея Андреевича спрашивать... Хотя я там был, видел все... Козлов делал проход на 100 метрах, потом — «горку». Пошел вверх, вверх, затем колом — к земле. Стал выводить, и метрах в двухстах от земли самолет развалился от перегрузки... Одно ясно, что

вертикальный маневр, который они показывали, не был ими опробован. Действительно, маневры в горизонтальной плоскости, которые они демонстрировали прежде, смотрелись не очень. Но Козлов возражал против фигуры хотя и более впечатляющей, но непроверенной заранее. Впрочем, его, похоже, «дожали»...

Накануне, — продолжал Борисов, — они потренировались на Ту-134 с вертикальным маневрированием. И второй пилот Молчанов был в хорошем настроении. Молчанов вообще был очень симпатичным парнем. Я даже завидовал его коммуникабельности и умению сходить с людьми: с бомжем, с ученым, с артистом — с кем угодно. Он нравился абсолютно всем. Обаятельный был человек. Возможно, были летчики и лучше его, но «перья лезли» — у него! Он «парил», вокруг него всегда было много журналистов, почитателей. После тренировочного полета в Ле Бурже я спросил его: «Как слетали?» Он ответил: «Ничего! Сегодня будет лучше!» Он имел в виду показательный полет Ту-144. Я спросил: «А что?» Он ответил: «Ну... посмотрите!» Конкретно он ничего не сказал. Так же накануне я разговаривал с Козловым. Он был явно более сдержан и насторожен. Когда уже произошла трагедия, Алексей Андреевич Туполев озабоченно спрашивал меня: «О чем Вы говорили с Козловым и Молчановым?» Я ответил, что ничего существенного они мне не сказали...

У меня есть собственная версия того, что там произошло. Отказ, который, вероятно, там проявился, мы имели на другой машине, на «154-й»... Но об этом мне не хочется говорить, хотя уверен, что виновата в произошедшем техника, а не летчик...

— Но почему же тогда не рассказать, что там произошло? — этот вопрос я задавал не только Борисову. — Ошибки же надо знать всем и не повторять их!

— Спросите у Алексея Андреевича Туполева! Это вопрос государственного престижа, да и государственной тайны. Тогда нельзя было говорить, потому что можно было погубить машину — на корню. Сейчас нельзя, потому что все похоронено. Сказали, что в течение года комиссия закончит работу — все объявят. И никакого объявления нет. 23 версии! Версия с камерой, уроненной Бендеровым, устраивает всех живых. Особенно — номенклатуру. И чем меньше будут выкать, тем лучше для многих. Я же говорил, что Туполев спрашивал меня, когда мы с ним шли на аэродром: «Что они тебе говорили?» Я ответил тогда: «Ничего не говорили. Сказали, что тренировались — сегодня будет лучше!» Миша Козлов был начальником летной службы, я у него — замом. У нас были хорошие взаимоотношения. И он сказал мне тогда: «Петрович, надоело мне все это. Домой скорее бы улететь. Не нравятся мне все эти приемы, банкеты...» Настрой у него был поганый. А мужик был очень хороший. Очень порядочный, общительный, добрый, мягкий. Ну и пилот отличный!..

К тому, что сказал Борисов, уместно добавить то, что хорошо знают специалисты, профессионально исследующие причины летных происшествий, аварий и катастроф. Обычно если в аварийных комиссиях дви-



гательист задает вопросы аэродинамику или прочнист — управленцу, то каждый из них притупляет свою бдительность в поиске возможных «собственных» причин происшествия либо сознательно скрывает эту причину. В связи с этим Бессонов заметил как-то: «Вот так руководители замазывают основной вопрос: кто и почему нарушил рекомендации? А на чисто технический вопрос ответили полеты Горюнова. Вопросы надо было задавать там же, в Париже, — и Дементьеву, и Белостоцкому».

Василий Петрович Борисов однажды высказал неожиданную мысль. Мы говорили об аварии в Ле Бурже 1999 года истребителя Сухого, когда



*А. Н. Туполев*

вынужден был катапультироваться его экипаж: «Что Вы хотите — показуха! “Я вам дам!” Молодые, необстрелянные ребята — а там ведь напряжение страшное! Я был на таких показухах и там, во Франции, и в Японии, и в Америке. А сколько было всякого рода показов для генералитета! Помню, однажды в таком демонстрационном полете рядом со мной справа сидел военный летчик-испы-

татель Бутенко, с которым мы были хорошо знакомы по летным испытаниям. После полета он сказал мне: “Петрович, я думал, что ты человек без нервов. Ведь ты, кажется, совершенно не тушуешься при испытаниях, а тут я заметил у тебя немалое волнение”...»

— Неужели в сложном и опасном испытательном полете у вас меньше волнения, чем в демонстрационном? — спросил я Борисова.

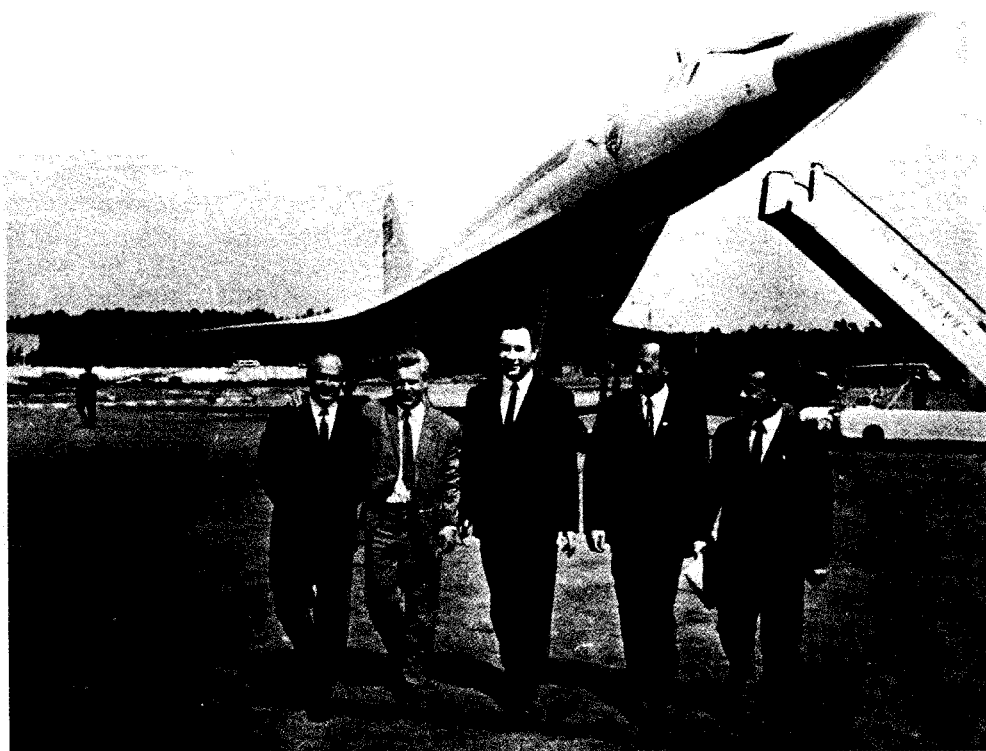
— Его действительно нет у меня в испытательном полете, — ответил летчик.

Этот разговор никак не был связан с трагедией Ту-144 в Ле Бурже, но может пролить на нее дополнительный свет...

На самолете Ту-144 Борисову также довелось участвовать в испытательных полетах. Он летал много и выполнил весьма сложные, «отказные» программы испытаний. Инженерное образование и инженерная интуиция выручали Василия Петровича не раз. Однажды на Ту-144 еще перед выруливанием он заметил ненормальную работу вариометра — мелкие колебания. Дело было к вечеру, прибористы уже ушли домой, а ведущий инженер доложил, что все в норме! Однако уже после разбега,

начиная с некоторой скорости полета, показания прибора командира стали отставать от показаний того же прибора у второго пилота В. Д. Попова — это был очевидный теперь отказ. Борисов почти сразу понял и возможную причину. Во всяком случае он немедленно дал команду специалистам на борту: «Ищите дыру в трассах ПВД (приемника воздушного давления); где-то что-то не подстыковано!» Впоследствии выяснили, что так оно и оказалось... Виновный специалист был отстранен от работы на три месяца.

Отказы у Борисова случались и невероятные. Система управления заборниками — СУЗ — самолета Ту-144 имела два канала — основной и резервный. Ее назначение — управление положением клиньев, створок воздухозаборников четырех двигателей — чрезвычайно важно. Однажды на высоте 18 км при числе  $M=2,0$  эта система отказала. На трех двигателях — основная и резервная, а на последнем, четвертом, отказала основная система. Так что остались только показания единственного резервного канала воздухозаборников одного двигателя. Воспользовавшись ими, командир сумел спасти положение, изменяя вручную, с помощью бортинженера Ю. Т. Селиверстова параметры воздухозаборников трех других двигателей. (Система СУЗ-1 ОМ имела кроме двух



Ю. Т. Селиверстов, Э. В. Елян, В. Н. Бендеров, А. И. Дралин, М. В. Козлов

автоматических каналов управления — основного и резервного — еще ручной канал управления, на котором проходили все первые проходы на сверхзвук. Так что работа в ручном режиме для бортинженера не была такой уж необычной. Бортинженеры специально тренировали этот режим полета.)

Итак, на высоте 18 км Борисов прежде всего постепенно снизил число  $M$  до 1,5: при числах  $M$  меньше 1,6 можно было летать и с нерегулируемыми воздухозаборниками. Для этого пришлось в три приема постепенно «стягивать» сначала внешние, а потом внутренние двигатели. Обошлось легким помпажом. После этого командир получил возможность плавно снизить высоту и скорость полета, начиная с высоты 17 км и числа  $M=1,5$ . По словам Борисова, надежность системы управления заборниками оставляла желать лучшего и впоследствии. «Двигатели-то рядом, они — в пакете! Грохот на нерасчетном режиме стоял невообразимый! Система управления заборниками осталась слабым местом самолета Ту-144, — говорил Василий Петрович. — Немало мы хлебнули и с помпажами. Был случай с кавитацией насосов, когда случилось так: помпаж одного двигателя вызвал семь помпажей подряд в полете у остальных двигателей».

Чего только не было на «144-й» — и крупные отказы, и мелкие. Однажды в ночном полете на той же высоте 18 км при числе  $M=2,0$  отказал один двигатель и недопустимо возросла температура на другом. Перевели его на холостые обороты. После этого Борисов выполнил ночную посадку на двух двигателях.

Современные скоростные самолеты невозможно представить без огромного количества автоматов, особенно в системе управления. Автоматика делается надежной, многоканальной, с большой степенью резервирования. Но степень надежности всех цепей проверяется в реальных полетах. Без таких испытаний самолет, естественно, не может получить путевку в жизнь.

В другой раз экипаж Борисова проверял поочередный запуск в трансзвуковой зоне двигателей самолета Ту-144 и включение в сеть генераторов. Василий Петрович вспоминал: «Произошло это в моем четвертом полете на «144-й», 13 октября 1976 года! По заданию в зоне, на высоте 8500 м, при числе  $M=0,85$  экипаж должен был выключить и запустить двигатель (после каких-то доработок и прежде чем выходить на сверхзвуковую скорость).

Выключили, запустили. Все нормально. Стали включать генераторы — выбило 12 подканалов АБСУ, всю автоматику! Демпферную часть по всем трем каналам — по курсу, крену и тангажу! Горят все 12 лампочек, нет резерва! И самолет «заходил»! Чувствую, вот-вот он вырвется у меня из рук. Второму пилоту Веремею дал команду: «Я пилотирую! Не трогать штурвал! Стягивай по два двигателя! Убирай на малый газ!» Задача была уйти с той высоты, с того Маха, снизиться на высоту тысяч четырех метров и уменьшить скорость до 550 км/ч. Второй пилот стянул одну пару,

потом вторую. А я держу штурвал — никаких движений, только триммерочком! Чуть-чуть! Потому что на этом режиме, я это знал, расход штурвала на единицу перегрузки всего 1—2 см! Запросто можно машину раскачать...»

Чтобы уйти с этого режима, необходимо было плавно дросселировать двигатели и перевести самолет на снижение. На высоте 5000 м в горизонтальном полете с относительно безопасной скоростью экипаж мог попытаться восстановить работу автоматики управления. Сложность была в том, что переключение автоматики управления в полете категорически запрещается инструкциями. Ведь непонятно, в частности, в каком положении находятся рулевые агрегаты. При включении они могли уйти на упоры, а керосиновые баки самолета были полностью залиты горючим — у машины был чрезмерно большой вес.

«Потихонечку, потихонечку “поехали” вниз, — продолжал Борисов. — Перед тем когда все «выбило», ведущий инженер, грамотный, но горячий парень, предложил: “Давай сливать горючее!” Я отвечаю: “Горючее сейчас сливать не будем! Зайдем высоту, где машина поплотней будет сидеть, разберемся и тогда будем принимать решение, что делать...” Когда почувствовали, что машина так уже не трепыхается, ведущий предлагает: “Давай попробуем восстановить работу автоматики!” Я говорю: “Ты РЛЭ (руководство по летной эксплуатации) знаешь?! Там записано, что перезапуск системы АБСУ (автоматической бортовой системы управления) в полете категорически запрещается! Надо думать, что делать...” — “Давай попробуем по курсу!” — “Давай попробуем, — ответил я, поразмыслив, — рысканье проще будет удержать, если машина начнет трепыхаться... Только имей в виду: я скажу тебе, когда включать”. Его пульт — позади меня, на левом борту. Я долго не могу решиться. Наконец говорю: “Включай по моей команде — как махну рукой! Но если что — сразу выключай!”

Включили один канал из четырех — по курсу, лампочка загорелась — держит, не болтается.

“Ну давай по крену попробуем!”

Включили по крену — все нормально!

“Теперь давай по тангажу!”

Сразу никак все же не решусь: рулевые агрегаты демпферов при обнулении питания могло “забросить” куда-нибудь, градуса на полтора-два... Наконец решился: “Ну, включай!”

Включил один — все нормально, второй, третий — все нормально! Пробую управление — все работает! Ведущий инженер тут же говорит: “Ну что, восстановили! Пойдем на сверхзвук?” Я отвечаю: “Ты что, совсем что ли? Ты знаешь причину, почему выбило? Нет! Куда же ты полезешь! Если это случится на сверхзвуке, ты же оттуда не выберешься обратно! Давайте лучше готовиться к сливу топлива!” Слили топливо, сели. Разобрались. Нашли причину и сделали доработку. Через 9 дней после первой доработки то же самое повторилось по тангажу и курсу.

Сделали новую систему: когда выключается генератор, происходит разрыв электропитания и выключение демпферной части на 15 микросекунд — тут же автоматика выполняет перезапуск. Так же, как делали его мы. Самолет успевает только слегка трепыхнуться — он уже под автоматикой. Эта система теперь работает безотказно...

Показательно, — развел руками Василий Петрович, — что теоретически четырехканальная система имеет вероятность отказа один на миллиард полетов, а он случился уже в четвертом полете!..»

Одной из главных характеристик сверхзвукового пассажирского самолета является дальность полета. Она во многом определяет его конкурентоспособность — в частности, и в соревновании с дозвуковыми самолетами. Важным и ответственным был полет на Ту-144 в Хабаровск в феврале 1977 года. Все начиналось очень непросто. Старт был назначен на 5 часов утра, в темень. Погода стояла хуже некуда: туман и страшный гололед. По дороге на аэродром автобус с экипажем три раза крутился, словно на отполированном катке. На аэродроме к моменту старта очистили и отогрели полосу ВПП шириной всего метров 30 и длиной 2,5 км. Видимость не превышала 300–400 м. Надо было решаться и руководству, и экипажу — взлетать ли в таких сложных условиях. Командиром экипажа был В. П. Борисов, вторым пилотом — С. Т. Агапов, штурманом — В. А. Трошин, бортинженером — Ю. Т. Селиверстов, ведущим инженером — М. В. Панкевич. (Кстати сказать, Михаил Владимирович Панкевич был одним из самых грамотных туполевских ведущих инженеров; он, в частности, провел практически весь объем испытаний самолета Ту-144Д с двигателями Колесова, начиная с первого самолета с бортовым № 77105.) На борту были также начальник бригады В. М. Кулеш и в качестве пассажира, по особому разрешению министра, — начальник ЛИИ В. В. Уткин. Не без колебаний решили лететь: на следующий день ожидалось ухудшение погоды в Хабаровске, а здесь, в Жуковском, — улучшение.

Самолет вытащили на ВПП, поставили на очищенную полосу бетона, так что Борисову не пришлось рулить ни метра. Запустили двигатели и взлетели в очень непростых условиях. Мало того что темнота, узкая полоса с голым льдом слева и справа от нее, но на 15 т за счет дополнительного бака с топливом увеличили еще взлетный вес машины, он достиг 210 т.

Шли почти по Заполярью, по ортодромии то есть, — по «нити», связывающей кратчайшим путем Москву и Хабаровск: в 800 км севернее Свердловска и 1500 км севернее Новосибирска. Связи там не было, потому как никто там не летал. Все члены экипажа были облачены в высотные компенсирующие костюмы — ВКК (на случай отказа системы герметизации) — и в защитные каски. Автопилот тогда еще не был готов, и Борисову пришлось 3 часа 25 минут держать машину «на руках». От стрелочек нельзя было оторваться ни на мгновение, поскольку постоянно

«шел режим» и все писалось. Пилот выдержал отклонение от заданного числа  $M=2,0$  не более 0,03! Скорость полета составляла 2300 км/ч, а максимальная высота — 20 км.

В районе Северного Урала экипаж столкнулся с неожиданным. На высотах 18–20 км вопреки известным представлениям, что там тишь да гладь и лишь небольшой ветер, самолет испытал сильнейшую болтанку. Ветер действительно был сравнительно небольшим, около 100–120 км/ч, направлением с юго-запада на северо-восток. А вот турбулентность была ранее неведомой. «Словно по булыжнику едешь, — удивлялся Василий Петрович. — Болтанка была гораздо более страшная, чем обычная — на умеренной высоте».

О том же потом мне, усомнившемуся, говорил Сергей Тимофеевич Агапов: «Насчет болтанки на высоте 18–20 км у меня воспоминание самое яркое. При полете в Алма-Ату на «144-й» при совершенно ясном небе мы попали в такую сильную болтанку, с которой не идет ни в какое сравнение болтанка внизу. На 18–20 км при Махе, равном 2, болтанка была настолько сильной, что боялись, как бы машина не развалилась».

Елян говорил мне: «Насчет полета Борисова на Восток. Он же его не сделал! Он полетел, у них случился помпаж, и они вернулись. А первый такой полет совершил Сережа Агапов. Мы с Володией Матвеевым обеспечили его полет и летали туда на «154-й»: в Воздвиженке, Белой, Новосибирске садились — готовили их как запасные аэродромы. Да и в самом Хабаровске поработали. Там же была отвратительная служба. Хорошо, что Борисов туда не долетел, — там половина локаторов не работала. Ага-



*Б. А. Ганцевский, А. А. Туполев, В. В. Уткин, П. А. Колесов, Л. А. Лановский,  
М. А. Новиков, Ю. Т. Селиверстов, В. А. Кравчук, В. П. Борисов, Д. А. Кожевников,  
С. Т. Агапов, В. А. Трошин*

пов туда долетел напрямую, а обратно возвращался с посадкой. То ли память подвела Борисова, то ли еще что. Я думаю, что память...»

(В действительности ошиблись в чем-то оба. Такой полет на Хабаровск Борисов выполнил. Но не в 1977 году, а несколько ранее, еще до начала полетов с пассажирами в Алма-Ату. Тогда у него на борту был В. В. Уткин. А вот Агапов в качестве командира Ту-144 действительно тоже выполнил беспосадочный перелет в Хабаровск с ответственной делегацией — уже в 1979 году. В связи с полетом президента Франции Ж. Помпиду на «Конкорде» из Парижа в Токио с посадкой в Новосибирске экипажу Агапова было дано задание пролететь на Ту-144 из Жуковского до Хабаровска без промежуточной посадки. Но первая попытка не удалась, в первом полете экипажу Агапова потребовалась посадка в том же Новосибирске — в связи с ложным, как оказалось, пожаром. Перегнали самолет обратно в Жуковский и вскоре же выполнили беспосадочный полет в Хабаровск. О нем, очевидно, и говорит Елян. К этому полету мы еще вернемся.)

Еще одно открытие в полетах на «144-й» было связано с так называемыми воздушными линзами. «Залетаешь в нее, — рассказывал Борисов, — ничего не меняешь в режиме, а число М, за которым внимательно следишь, начинает вдруг расти. Ясно, что попал в слой с более низкой на несколько градусов температурой: скажем, норма — это минус 56°, а тут — минус 60°! Чтобы сохранить число М неизменным и заданным, приходится соответственно несколько увеличивать высоту полета, набираешь метров 800 — тяга-то при более низкой температуре наружного воздуха возрастает. Проходит минут 10–15, видишь, что Мах начинает падать — значит, прошел линзу, температура повысилась до нормы, спускаешься вниз, на исходную высоту. Так что держать постоянным число  $M=1,98-2,0$  было непросто...» Впрочем, нашлись аэродинамики, которые после расшифровок записей полета пытались сделать замечание Борисову по поводу того, что «разбежка» в числе М достигала 0,03. Каково же было им, когда они услышали в ответ, что толщина стрелочки махметра составляла 0,02 М!

По сложности, по произведенному фурору этот полет Борисова (3 часа 25 минут туда и 3 часа 27 минут обратно) напоминал его же полет, но на «45-й», с двумя дозаправками, — на Шантарские острова в Тихом океане в 1976 году.

Не без гордости Борисов говорил, что под актом о принятии самолета Ту-144 в эксплуатацию стоят две подписи летчиков фирмы — Э. В. Еяна и В. П. Борисова.

— Как Вы считаете, почему машина, которая не была хуже «Конкорда», имела столь печальную судьбу? — спросил я Борисова.

— Сделали отличный самолет, — ответил он. — Но поздно сделали. Время потеряли. В частности, на излишнюю рекламу. Почти семь лет не было интенсивных испытаний. А когда надо было начать массовые испытания, возникли сложности. Когда не было Еяна 9 месяцев (по

болезни), я был за него — как начальника и ведущего по Ту-144. Летали очень интенсивно: однажды я на одной машине сделал 6 полетов в день. Вот тогда-то шли «отказные программы»...

Инженеры уточняли позже Василия Петровича. По шесть полетов в день действительно приходилось делать — летом 1975 года. Но это были короткие, по полчаса, «вывозные» учебные полеты с первыми экипажами «Аэрофлота», а вовсе не «отказные».

Борисов ценил не только «своих» летчиков. Он отдавал должное и «чужим». Пожалуй, среди них он особо выделял летчика-испытателя ГосНИИ ГА В. Д. Попова. «Молодец Слава! Дважды он нашу фирму спас! — говорил Борисов. — В первый раз это было связано с посадкой “144-й”, когда на ней случился пожар. На правом кресле сидел наш летчик, и он подрастерялся. На левом же, командирском, кресле был Попов. Он кричит второму: “Шасси выпускай! Шасси выпускай! Шасси!..” Машина-то длиной около 70 м подходит к земле под углом градусов в десять. Если чиркнет хвостом на скорости 300 км/ч, то кабину, возвышающуюся над землей метров на пять, разнесло бы вдребезги, в щепки! Ну хорошо там был лес, помогло!

Еще один раз Попов на “144-й” в Энгельсе садился — на этот раз на правом кресле был другой наш летчик. (Борисову изменяла память, особенно во втором примере: В. Д. Попов на этот раз был на правом кресле, командиром был Е. А. Горюнов. — Г. А.) Тоже там был прогар. Это был сдаточный полет. Мы сдавали машину. (Еще одна неточность: это был обычный полет по программе совместных испытаний Ту-144Д. — Г. А.) Бортинженер тогда по аварийному сигналу лампочек выключил один из двух двигателей. Попов заорал на него и приказал начать их немедленное включение. Наконец один из них смогли запустить и сесть без двух. Мы Попову были очень благодарны за то, что он сделал для нашей фирмы. Молодец парень, но ничего не получил! Через девять лет после ухода на пенсию его коллеге летчику-испытателю В. Ч. Мезоху дали звание Героя России, а Славе Попову так ничего и не дали! Попов был не только хорошим летчиком, но и очень толковым, принципиальным человеком. У него было так много требований по изменению и доработкам “144-й”, что некоторые наши летчики даже обратились к Туполеву с просьбой заменить ведущего летчика-испытателя от ГосНИИ ГА. Летный состав ГосНИИ ГА «встал на рога», и Попова оставили, несмотря на обращение самого Туполева к руководству института...»

У нас еще будет возможность уточнить воспоминания Борисова. Здесь же уместно заметить, что В. Д. Попов говорил о В. П. Борисове (еще до того, как я прочел ему эти строки): «Василий Петрович Борисов — это гениальный человек!»

Когда я сказал Еляну, что Василий Петрович был в некоторой обиде за то, что ему не дали второй Звезды Героя, Эдуард Ваганович удивился: «Вася был изумительным летчиком. Может быть, он обиделся на меня. Но я не помню каких-то проблем со второй Звездой. Я знаю, что этого не было! Я с этим не был связан...»



Сомнения по поводу рассуждений о второй Звезде высказал и М. В. Ульянов: «Не похоже на Василия Петровича — он здесь все сдержанно говорит... Говорит только правду. Ему и не надо было ничего другого. У него и так хватало. Героя он получил молодым. За работы на Ту-22 — по системе управления. Героя ему принес «на тарелочке» Д. С. Марков. Дмитрий Сергеевич о Борисове был очень высокого мнения... Никогда не слышал разговоров о второй Звезде Героя. Думаю, что если бы он хотел ее, то никогда бы никому об этом не сказал...»

Нет, сказал... Сказал, возможно, потому, что видел, кто и за что стал получать Звезды в последнее время, когда летные испытания (как и работа в целом некогда бурно и успешно развивавшейся авиационной отрасли) стали все менее, менее и менее интенсивными. От неторопливо пробуждавшихся ответственных деятелей разного уровня вплоть до президента страны лишь в самое последнее время, когда Василия Петровича уже не стало, можно было услышать то, о чем годы кричали специалисты «внизу»: многое в золотоносной и важнейшей для обороны страны отрасли уже разорено так, что восстановить былое невозможно.

Значительная часть жизни летчика-испытателя, да и других испытателей, находящихся на борту или остающихся на земле, проходит в командировках, на дальних полигонах, аэродромах, в строевых частях. Мало поднять опытную машину, «вытряхнуть» из нее основные дефекты и запустить в серийное производство. Важно «в наилучшем виде» сдать ее заказчику — тем, от кого в конечном итоге зависит судьба машины. Оттого у испытателей масса памятных встреч. М. В. Ульянов, ценивший в Еляне не только строгого командира, но и жизнерадостного человека, умевшего отдохнуть, когда это было возможно, вспоминал: «Дали нам однажды маршрут — облетать срочно Саки, Барановичи, Калининград (Чкаловское). «Зачем?» — спрашиваем. «По дороге разберетесь! — отвечают. — Доработки машины закончены, надо полки поднимать...» В Саках однажды мы были зимой, а тут летом приехали: купальный сезон! Весь гарнизон купается — ну и мы пошли с утра купаться. Я смотрю: что это на нас народ глазее? Потом понял. Мы-то приехали в гарнизон как представители Генерального штаба! Елян — полковник! А мы балуемся, что дети. Ефимов Еляна из штанов вытряхнул! Елян любил нырять, когда мы его подбрасывали. Ну и в один из таких нырков Ефимов схватил Еляна (на взлете) за штаны, и Елян на глазах у изумленной публики из штанов-то и выпал... Вели себя, как мальчишки, и для Еляна это было характерно. Если он не на работе, то у него замечательно-мальчишеского — с избытком! И вот был такой случай. Мы уже занимались “144-й” и прилетели во Владивосток: нашей задачей был облет аэродромов для возможной посадки “144-й”. Работа несложная, но нужная: посмотреть, поговорить с людьми, записать. Аэродром Кневичи... Мы с командиром нашей “154-й” Еляном идем к стоянке. Вдруг останавливается “газик”. Выходит полковник — морской летчик. И говорит: “Вы меня не знаете, я вам потом представляюсь. Но я вас обоих очень хорошо знаю. Я хочу пригласить вас в гости. Я знаю, где вы живете, — я здесь командир дивизиона...”

зии. Скажите, когда вам удобно, — мы вас приглашаем в баню”. Елян насчет бани большой охотник, и он тут же ответил: “Мы согласны! Нас — человек пятнадцать!” В назначенное время в гостиницу пришел автобус. Елян взял всех, весь экипаж, всех механиков, и мы поехали... Была чудесная осень, с красивыми разноцветными сопками. Подъехали, наконец, к какому-то довольно неказистому домику. Баня! Елян дал команду — всем париться! Одно- временно тихо распо-



*Первый опытный образец сверхзвукового пассажирского самолета Ту-144 в берлинском аэропорту (1969 г.)*

рядился, чтоб спрятали наши шмотки, пока народ парился. Остались все в одних простынях. Любил он подобное. На пляже штаны отобрал в Багерово... После парилки зашли в зал и обалдели: и от зала, и от стола. Небывалые закуски, море спирта... Икра была в тазах: штук восемь отенков красной икры: оранжевая, синяя, голубая — от самых разных дальневосточных рыб... Шашлык из какого-то оленя. Не перечить. Но это не главное. А главное, этот полковник рассказал, что когда-то в Калининграде старшим лейтенантом он пришел на Чкаловскую. Его послали туда служить на Ту-22. “Боялись мы этого самолета, как черта, — говорил он. — Служба на Ту-22 считалась большой ссылкой. И приехали два человека — с фирмы, как нам сказали. Для того чтобы прочесть лекции, провести обучение и потом — слетать. И вот я запомнил вас двоих: один большой и один маленький...”

Ваганыч тогда, во время этих образовательных командировок, помню, выгонял меня из гостиницы (часов в пять, наверное, будил) — на зарядку: “Давай — на голове постоим!” Я говорю: “На ногах стоять не могу — спать охота!” А он заставлял делать всякие упражнения... Короче, запомнил нас старший лейтенант двоих: “Вы так хорошо рассказывали, что я как-то поверил в самолет и очень хорошо на нем прослужил. И тут вот, будучи уже командиром дивизии, увидел вас...”»

Эдуард Ваганович Елян рассказывал мне однажды к слову о подобной же, случайной и неожиданной встрече с другим своим подопечным из военных, А. Н. Волковым, ставшим министром гражданской авиации СССР.

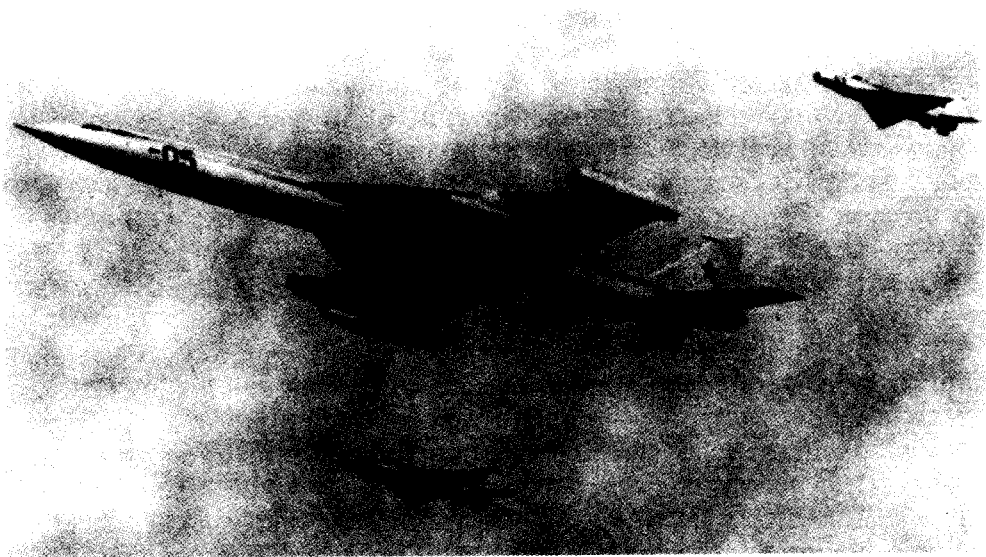
# Бендеров, Молчанов

**Ж**елание человека узнать и назвать виноватого в серьезной беде неистребимо. И его можно понять: оно продиктовано обычно и объективными, и субъективными мотивами. В связи с трагедией в Ле Бурже, пожалуй, большая часть обвинений (обвинений надуманных, бездоказательных) легла на Владимира Николаевича Бендера. Очевидно, что в подобных обстоятельствах, как и при авариях и катастрофах в летных испытаниях, обвинять можно, только имея на то абсолютные доказательства. И даже при этом следует сохранять такт и уважение к памяти людей, внесших большой вклад в развитие отечественной авиации. Одним из таких людей был В. Н. Бендеров, много и плодотворно проработавший в ОКБ А. Н. Туполева.

Алексей Петрович Якимов вспоминал, что назначение Алашеева командиром экипажа первой опытной машины Ту-104 было связано с В. Н. Бендером. «Володя Бендеров был душевным человеком, — говорил Якимов. — Он был молод, опыта летных испытаний у него поначалу не было, но он пылливо всем интересовался, ко всему присматривался и в КБ, и на базе, учился у всех, у кого было чему учиться. Однажды я позволил себе рыкнуть на него за какое-то упущение, так он не обиделся, а сделал правильный вывод. И вырос в авторитетного специалиста, от которого многое на базе зависело...»

Словно продолжая эту мысль Якимова, Иван Корнеевич Ведерников говорил: «Бендеров сначала продвигал на “144-ю” Н. И. Горяйнов. Николая Иосифовича послали в связи с этим даже в госпиталь — ЦНИАГ: в свое время его «списали со сверхзвука», теперь же надо было восстановить ему разрешение летать на сверхзвуковой скорости. Горяйнов поднимал сверхзвуковую «пятидесятку» — М-50 Мяснищева, и его кандидатура была вроде бы естественной: он как бы продолжал начатое на М-50. Но характер (или болезнь) вновь подвели Горяйнова. И остановились на Еляне. Вторым Елян назвал Козлова. Он в это время уже получил звание Героя — за работу по “28-й”. Козлов не принимал особого участия в работе макетной комиссии. Но это был очень грамотный, осторожный и въедливый летчик. Он не уступал Еляну как летчик, но и не превосходил его, как видится кому-то...»

Я знал, что Ведерников был в Париже, на авиасалоне, накануне катастрофы Ту-144 он встречался с членами экипажа Козлова, и естественно



*Сверхзвуковой тяжелый бомбардировщик В. М. Мясничева М-50;  
летчик-испытатель Н. И. Горайнов (27 октября 1959 г.)*

было спросить его, что он думал о той катастрофе. Ведерников в то время находился в командировке в Болгарии и на несколько дней вместе с болгарскими коллегами прилетал на салон.

В пятницу Ведерников улетел из Парижа, а в воскресенье, 3 июня 1973 года, произошла катастрофа. Меня интересовало, что Иван Корнеевич думал по поводу более или менее справедливых упреков в связи со случившимся Козлову, Молчанову, Еяну, Бендерову, Туполеву. И вот что он сказал: «Миша Козлов сам выбрал себе в качестве второго пилота Валеру Молчанова. Козлов был начальником летной части после Якимова, действовал вполне самостоятельно и уж во всяком случае — независимо от Еяна, отодвинутого к тому времени на второй план. Козлов первым поднимал машину с разнесенными двигателями и передними крылышками — ПК, он и представлял усовершенствованную «144-ю» на салоне...»

Необходимо уточнить. Без переднего крыла была только одна машина Ту-144, самая первая опытная машина — «нулевка» (бортовой № 68001), поднятая 31 декабря 1968 года. Все остальные самолеты были оснащены передним крылом. Усовершенствованную «144-ю» № 77101 («единичку») поднимал в 1971 году тот же экипаж, который поднимал и первую экспериментальную машину-«нулевку». Командиром был Еян. (Кстати, «нулевка» имела синюю полосу в окраске, а «единичка» — красную, и у них появились соответственные клички — «Динамо» и «Спартак»...) Ведущий инженер по летным испытаниям С. П. Авакимов вспоминал такую историю. На одном из высоких технических совещаний по поводу первых сверхзвуковых полетов «единички» был затронут вопрос

об обеспечении сопровождения ее другим самолетом на этих режимах. Задача эта была технически очень сложной: кроме прочего (например, того, что управление двигателем с форсажной тягой на Ту-144 было не плавным, а ступенчатым, дискретным) не было подходящего самолета сопровождения. В. Н. Бендеров, с присущей ему решительностью и готовностью разрубить любой узел, заявил: «Нет проблем! Мы ее нулевой сопровождать будем!» На это заместитель министра А. В. Болбот, проводивший совещание, с юмором заметил: «Ну да, конечно же! Одним экипажем!» Дело в том, что тогда на «144-й» летал лишь один экипаж Ельяна.

И. К. Ведерников продолжал: «Елян попал на парижскую выставку лишь в качестве второго пилота в экипаже Сухова на «154-й». Так что влияние Ельяна на происходившие тогда события было весьма ограниченным. Молчанов был очень расторопным, грамотным, симпатичным парнем. Он лучше всех среди летчиков знал английский язык. Это одно из главных обстоятельств, предопределивших выбор Козлова. Да, Молчанов был инициативным, мог что-то там предлагать настойчиво. Ну и молодец! На то он и молодой человек! Важно не то, что он предлагал, а важно то, что они там стали делать».

Бессонов не был согласен с тем, что Козлов сам выбрал Валерия Молчанова. Ведь выбор-то этот был между Молчановым и Агаповым, а с Агаповым у Козлова было полное взаимопонимание. Агапов летал отлично и хорошо дополнял Козлова, который был посдержанней, чем горячившийся порой Агапов. Много летавший с Молчановым Бессонов отмечал, что у него понимание тонкостей испытательной работы соответственно возрасту и опыту было недостаточным. Его глаза горели, он рвался к необычным полетам. «Решение послать его в Париж было печальным для всех итогом какой-то подковерной борьбы, — считал Бессонов, не согласный также с тем, что требование о добавлении непроверенного режима в программу демонстрационного полета могло исходить от Бендерова: «Владимир Николаевич знал, когда и что можно было делать. Он мог сопротивляться, но, видимо, его не хватило».

Другого мнения, впрочем, предположительного, придерживался И. К. Ведерников: «На такой дополнительный маневр, который они там совершили, я думаю, мог решиться В. Н. Бендеров. Если бы рядом был «дед» — Андрей Николаевич Туполев, он никогда бы этого не позволил. Я вспоминаю случай, — продолжал Ведерников, — когда предлагал внести вполне оправданное, как был убежден, изменение в систему управления самолета Ту-142. Туполев же категорически запретил менять не то что болтик, даже заклепку!»

Козлов добавил в Ле Бурже маневр, на котором машина не была проверена. Готовясь к авиасалону, его экипаж рассчитывал на восьмиминутную программу. В Ле Бурже выяснилось, что «Конкорду» выделено 12 минут, в то время как другим самолетам давали по 4 минуты на демонстрационный полет, а то и меньше. Проходы «Конкорда» выглядели очень

эффектно. В заключение он выполнял впечатляющие посадку и взлет с «конвейера» и уходил на другой аэродром, где и садился.

Наши готовились к двум проходам. И вдруг уже на салоне стало известно уточнение: и нашей машине на демонстрационный полет выделялось 12 минут! Вот тогда-то и решили: может, и нам еще один проход сделать, в дополнение к двум уже тщательно отрепетированным? Уж больно выкобенивался конкурент — «Конкорд»: он шел на малой высоте, в 5–10 метров, и потом на форсаже резко уходил вверх под углом градусов 30–40! Мы выглядели не столь эффектно — это было очевидно. На дополнительном, неотработанном третьем маневре наши и погорели...»

Читая рукопись этой книги, Э. Ф. Крупянский уточнял, что «Конкорд» не делал три прохода. В заключение своей программы он, выполняя посадку и взлет с «конвейера», уходил на другой аэродром, где и садился. В последний день полетов на салоне никаких официальных объявлений об увеличении времени летного показа Ту-144 не было! «Рассуждения

И. К. Ведерникова о роли В. Н. Бендера как инициатора рокового маневра недалеко от истины, но, по моему твердому убеждению, — считал Эдгар Федорович, — на его выполнение было получено разрешение как минимум А. А. Туполева и как максимум П. В. Деметьева. Иначе М. В. Козлов не стал бы нарушать полетное задание и выполнять третий, не указанный в задании режим. (Я был вторым после В. Н. Бендера должностным лицом и подписывал полетный лист, когда В. Н. Бендеров был на борту в полете.) Это же подтверждается и тем, что находившийся во время полета на КДП тогдашний начальник управления летной службы министерства О. И. Белостоцкий не прекратил полет, когда самолет в нарушение задания начал заходить на третий проход.



*А. Н. Туполев*

Зная его очень хорошо по работе в ЖЛИИДБ и в МАП, я уверен, что он на такое практически преступное бездействие никогда бы не пошел!»

Эти свидетельства Эдгара Федоровича принимают далеко не все специалисты. Например, О. И. Белостоцкий говорил мне, что Крупянский необъективен, полагая, будто Белостоцкий, находясь в зале управления полетом в Ле Бурже, мог запретить противоречивший заданию третий проход Ту-144.

«Демпферы, — продолжал Крупянский, — во всех осях управления на Ту-144 стояли сразу, начиная с опытного самолета. На самолетах

№ 77101 и 77102 стояла система увеличения диапазона отклонений элевон в канале тангажа при выпущенном переднем крылышке — ПК. Ее включение было запрещено на обоих самолетах до проведения испытаний по подбору передаточных чисел. У ведущего инженера стоял законтренный и опломбированный (под колпачком) тумблер управления включением и выключением этой системы. Вот этот-то пульт и был найден в Париже на месте катастрофы в расконтренном и включенном состоянии. Он, конечно же, не был передан в международную комиссию по расследованию, как и записи МСРП-12...»

Вернемся, однако, к воспоминаниям Ведерникова. «Особенностью машины, — продолжал Иван Корнеевич, — было использование передних крылышек. Мы их стали выпускать в одно время не только на малых скоростях полета, но и для прохода на околосвуковых. Потом от этого дела отказались и выпускали ПК только на взлете-посадке. Их использование давало значительный эффект, но требовало установки автомата, который связывал бы выпуск крылышек с отклонением элевон. Тогда этот автомат еще не был отработан. Я не верю в то, что Миша Козлов резко «нырнул», увидев впереди чужой самолет. Я думаю, большой момент на пикирование и кабрирование возникал в результате уборки и выпуска передних крылышек... Сомневаюсь, что им что-то мешало управлять машиной — я говорю о пресловутой кинокамере, якобы заклинившей штурвальную колонку. Все произошло мгновенно, возник большой момент на пикирование, который летчик рулями не мог создать. Вывести машину из пикирования летчики не могли. Не хватило высоты. У меня есть, — продолжал Ведерников, — подробный материал, подтверждающий правильность моего понимания того, что и почему там происходило. Там при непроизвольной уборке крылышка сработал механизм, который отклонял элевон. Конечно, никакой чужой самолет им не мешал. А машина разбилась из-за того, что показанный там режим не был заранее опробован... Там были ошибки... Я считаю, что сказались и недостатки машины. Это ненормально! Самолет, который летчик может поломать на таком режиме полета, не должен быть допущен к эксплуатации и даже к летным испытаниям! В свое время мне давали задания достичь перегрузки, равной 2, на «95-й» и 142-й машинах в посадочной конфигурации. Сделать это было «142-й» невозможно...

Миша Козлов был добрым, покладистым человеком, но вместе с тем упрямым и жестким при необходимости. Но тут под напором сдался...»

Ошибки, о которых говорит Иван Корнеевич, видимо, действительно произошли, и об этом еще будет сказано.

Коллектив туполевских летчиков-испытателей был на редкость сложным. Не раз и не два автору доводилось слышать резко критические взаимные оценки многих летчиков. Я не могу и не хочу следовать им. Хотя и не скрываю ничьих суждений, даже явно субъективных, если они помогают составить более полное общее впечатление о важных событиях и

личностях. Многие из тех, о ком идет речь, уже не могут сказать что-либо в свое оправдание. За них это могут сделать лишь их живые друзья. Но если этого не делают и они, значит либо такова дружба, либо отсутствуют убедительные доводы даже у доброжелательных защитников...

Деление туполевского коллектива на конфликтующие группировки происходило на глазах у И. К. Ведерникова. Как руководитель он пытался примирить стороны, но ему это не удалось, как не удалось восстановить мир и руководству базы, и руководству ОКБ. Более того, Ведерников говорил: «Меня самого там благополучно съели. Как передо мной съели Еляна, с которым я работал около 10 лет в качестве его заместителя. Елян был, конечно, не сахар. Он был грамотным летчиком и вообще грамотным человеком. Но в отношениях с людьми был очень неровен. Он и сам хороший друг, и у него много друзей. Но мог оскорбить кого угодно, и секретаря партбюро, и других руководителей... Не было у него благородства в обращении с людьми. Кожевников и Туполев не прочь были избавиться от него».

Не хотел бы вешать всех собак ни на Алексея Андреевича Туполева, ни на кого другого. Читатель сам может объективно разобраться в сложившейся обстановке: благо прямые участники событий не скупятся на оценки субъективные. Но о роли хороших руководителей на всех уровнях, которых мы десятилетиями не можем научиться растить и выдвигать, сказать хочу.

Великолепный организатор и исключительно одаренный музыкант Сергей Жаров в 1922 году организовал в Вене мужской хор. В хоре было 36 человек, из них 30 певцов, четыре танцора, завхоз и сам Жаров. Никаких солистов в хоре не было, все хористы, включая руководителя, получали одинаково. «Этим самым, — писал Даниил Гранин, — исключалась зависть — беда всякого художественного коллектива. Обосновал он это так: если у тебя хороший голос и ты можешь солировать, так кому я буду платить за это, господу Богу? Он же, голос, у тебя от Бога бесплатно, божий дар».

Железная дисциплина, богатый и умный репертуар (казацкие песни, военные, переложение классики), интенсивная концертная деятельность на протяжении десятилетий поставили хор в совершенно особое положение не только в среде эмигрантов, он стал явлением в истории русского искусства. Мало того что к концу 20-х годов хористы стали получать больше немецких профессоров. Мало того что они создали фонд стипендий для русской молодежи и активно занимались благотворительной деятельностью. Они стали центром зарубежной русской культурной жизни, организаторами коллоквиумов и симпозиумов, привлекавших внимание и горячее участие Рахманинова, Глазунова, Гречанинова, Стравинского, других великих музыкантов, а также ученых, писателей. Попасть в хор Жарова было так же трудно, как в самые знаменитые оперные театры мира. Конкурс был огромный, со всего мира, а вакансии открывались, как правило, только за смертью хориста...



Для меня практически любой летчик-испытатель, любой член экипажа испытателей достоин уважения. Меня покоряет сам жизненный выбор этих людей, род необыкновенных занятий, требующий небывалого сочетания человеческих качеств: смелости, ловкости, выносливости, реакции, ума, современных и глубоких знаний, гражданской ответственности и готовности к самопожертвованию... Я знаю об испытателях не только хорошее — это же земные люди, хоть и небожители... Но сам предпочитаю говорить именно о хорошем. О плохом вправе говорить сами летчики. Я очень уважаю Эдуарда Вагановича Еяна, этого обаятельного и скромного человека, с которым дружен. Помню, что не без сложностей он освоил и испытал около 90 типов самолетов разных ОКБ. Помню, что он первым поднял историческую машину. Помню, что он пытался наладить творческую жизнь своего сложного коллектива, понимая его важность. Знаю и уважаю многих других летчиков. Печалюсь, когда слышу о них негативное. Но не скрываю от читателя любое заслуживающее внимания суждение. Пусть он сам поучаствует в поиске истины...

Итак, по словам Бессонова, с некоторых пор путь летчиков к Андрею Николаевичу Туполеву был закрыт. Козлов надеялся получить самостоятельность на второй машине, но получил ее лишь на модифицированной третьей машине Ту-144, с передним крылышком. (Первый самолет Ту-144 с передним крылышком ПК и разнесенными двигателями с бортовым № 77101 поднимал 1 июля 1971 года тот же экипаж, повторимся, что и опытный самолет Э. В. Еяна. М. В. Козлов 29 марта 1972 года поднял в воздух самолет Ту-144 № 77102, на котором и погиб в Париже. Вторым пилотом в мартовском полете у него был А. И. Вобликов и бортинженером А. И. Дралин. Эти самолеты отличались друг от друга лишь тем, что № 77101 был собран в ЖЛИИДБ с активным участием Воронежского завода, поставщика основных агрегатов, а № 77102 был первым самолетом, полностью собранным в Воронеже. По плану, силовой установке и составу бортового оборудования они были полностью идентичны.)

Строго говоря, аббревиатура Ту-144-3 не применялась. Был выпущен первый опытный самолет с бортовым № 68001, 8 самолетов Ту-144 с двигателями Кузнецова получили национальный сертификат летной годности в октябре 1977 года, и 7 самолетов Ту-144Д с двигателями Колесова получили временный национальный сертификат летной годности в июне 1979 года.

Одноконтурный бесфорсажный двигатель П. А. Колесова РД-36-51, которым оснащался самолет Ту-144Д, позволял устранить главный дефект самолета Ту-144 (с двигателями Н. Д. Кузнецова НК-144): вместо обещанной первоначально дальности 6500 км этот самолет имел лишь 3500 км!

В судьбе третьей, очень интересной машины с таким уникальным устройством, как крылышко, именно Еян, как пытался убеждать Бессонов, сыграл роковую роль: «Еян оказался в числе тех, кто заставлял

Мишу делать этот самый “крючок”. В Ле Бурже “Конкорд” показывал посадку и взлет “с конвейера”. Это было явно эффективнее нашего обыкновенного прохода. И наши решили пройти пониже и уйти вверх на форсаже, с “горкой”. Это было неоправданно.

Елян оказался случайно в Париже, — продолжал Анатолий Дмитриевич. — У Коли Кульчицкого перед тем умерла мать, а теперь умерла еще и сестра. Он должен был лететь на салон на “154-й”. Отказался, и вместо него полетел Елян. Так вот, все, кроме Козлова, были за то, чтобы делать этот опасный “крючок”. Заводилой там мог быть и Валера Молчанов — активный парень, из тех, кто приходят из аэроклубов и считают, что они мастера. (Олег Гудков в свое время страшно возмущался В. С. Константиновым, таким же выходцем из аэроклуба, который упал на его глазах на “аналоге” Ту-144 — МиГ-21И. Гудков выпускал его и предупреждал: выполнить обычный полет, а тот начал делать пилотаж. Олег ругал потом себя, что, находясь на вышке, не запретил сразу же сверхмерную активность того, кому доверил важную машину.)»

Уважая самостоятельность Бессонова в его взглядах на разные события и личности, но зная многое и об истории с катастрофой Ту-144 в Ле Бурже, в частности от Э. В. Еяна и не только от него, но и от других, совершенно не согласных с Бессоновым, зная хорошо и уважая своего однокашника по МАИ Валеру Молчанова, зная немало доброго о В. Н. Бендерове, я спросил Анатолия Дмитриевича: «Но ведь в Париже в это время был Алексей Андреевич Туполев. Неужели неясно, что он первый должен был ответить, кто же виноват в том самом “крючке”?» Приходилось слышать, что в уговорах Козлова мог принять участие В. Н. Бендеров. И об этом также мы говорили с Анатолием Дмитриевичем. Бессонов с этим не был согласен: «Бендеров не из тех, кто мог настаивать, подзуживать. Он был рискован человеком, но не в таких обстоятельствах». Бессонов, вполне согласившись с ответственностью и А. А. Туполева, пояснил: «Впервые на третьей машине Ту-144 были поставлены демпферы в каналах тангажа и рысканья. У нас на “28-й” мы могли менять передаточные числа системы управления в полете. Тем самым можно было в процессе летных испытаний, последовательно, постепенно существенно улучшить характеристики устойчивости и управляемости машины, подбирая нужные передаточные числа. А на Ту-144 этого сделать не успели. Потому лючок, в котором находились тумблеры выключения системы изменения передаточных чисел, был изначально закрыт и опломбирован. Процесс подбора оптимальных передаточных чисел на «тройке» еще только предстоял, хотя говорили, что Елян уже пробовал на «двойке» изменять передаточные числа системы управления в поперечном канале и почувствовал, что управляемость заметно улучшилась: машина более охотно и четко стала отслеживать отклонение штурвала. Так вот, когда обследовали обломки машины Ту-144 после катастрофы в Ле Бурже, то обнаружили, что лючок был открыт, его пломбы сорваны, тумблеры включены... Я, — продол-

жал Бессонов, — тогда прямо сказал начальнику ЖЛИИДБ А. С. Благовещенскому: “Убей меня бог, Миша на это сам никогда бы не пошел, его заставили!” Слишком хорошо я его знал, пролетав немало рядом с ним, общаясь бок о бок. Благовещенский тут же заорал: “Молчать! Международный скандал, а ты говоришь такие вещи!”»

В этой книге о летчиках-испытателях мы стараемся хотя бы кратко сказать о других членах экипажей испытателей. Тех, о ком следует говорить, настолько много, что, рассказывая об одном из руководителей летных испытаний и летающих ведущих инженеров — В. Н. Бендерове, — мы и в этом случае вынуждены ограничиться далеко не единственно возможным выбором. Впрочем, мы постоянно возвращаемся к парижской катастрофе, а ее и поныне нередко связывают именно с В. Н. Бендеровым, что не только бездоказательно, но и несправедливо и бестактно в отношении памяти достойного человека.

Однажды, давно уже, Александр Валентинович Глушко, сын покойного главного конструктора, академика В. П. Глушко, работавший над книгой о космонавтах, спросил меня, знаю ли я, что В. Н. Бендеров входил в отряд космонавтов. Для меня это было полной неожиданностью. А. В. Глушко передал мне подробное «досье» В. Н. Бендерова. И человек, о котором, к моему сожалению, на страницах нашей книги можно прочесть и не самые уважительные слова его коллег, предстал в новом свете. Я слышал много доброго о семье Бендеровых. Знал, что отец его, Н. И. Бендеров, был известным астраханским врачом, успешно боровшимся с чумой и холерой. Но не знал, к примеру, что брат, Николай, был капитаном сборной СССР по волейболу, сестры Вера и Генриэтта — писателями и журналистами, сестра Елена — народным судьей... В числе документов находилась приведенная ниже с минимальными редакторскими правками характеристика В. Н. Бендерова. Она была приложена к его рапорту от 12 февраля 1964 года на имя главкома ВВС главного маршала авиации К. А. Вершинина с просьбой «зачислить его летчиком-космонавтом». Эти документы сопровождались также письменной рекомендацией А. Н. Туполева. Привожу эту характеристику почти полностью, поскольку она позволяет не только существенно уточнить представление о конкретном человеке, но и помогает понять суть еще одной испытательской летной профессии — летающего ведущего инженера.



*В. Н. Бендеров*

## СЛУЖЕБНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

на начальника Летно-экспериментальной станции ОКБ-156 (п/я 102),  
старшего ведущего инженера по летным испытаниям самолетов

инженера-полковника

БЕНДЕРОВА Владимира Николаевича

Год рождения 1924, русский, член КПСС с 1956 г. Образование высшее, в 1950 г. окончил Военно-воздушную инженерную академию им. Жуковского. В Советской армии с 1943 г. С 1950 по 1953 г. работал в ГК НИИ ВВС. В 1953 г. по специальному постановлению Совета министров СССР направлен на работу в нашу организацию, где и работает по настоящее время. За время работы в нашей организации успешно и в короткие сроки провел в качестве ведущего инженера большое количество летных испытаний опытных и модифицированных самолетов, участвуя при этом во всех испытательных полетах. Кроме того, проводил ряд летных исследований, в том числе выполненные впервые в мире исследования поведения тяжелого самолета на режимах сваливания. В период с 1953 г. по настоящее время им проведены следующие основные работы:

1954 г. — полеты по испытанию опытного двигателя;

1955 г. — первый вылет и заводские испытания первого турбовинтового опытного стратегического бомбардировщика;

1955 г. — первый вылет и полная программа заводских и совместных испытаний Ту-104;

1956 г. — окончание совместных испытаний Ту-104. Полеты по испытанию системы заправки в воздухе на самолете Ту-16;

1957 г. — первый вылет и совместные испытания самолета Ту-104А;

1957 г. — первый вылет и заводские испытания опытного самолета Ту-107;

1958 г. — участвовал в полетах при испытаниях тяжелого самолета на больших углах атаки вплоть до сваливания — испытания проведены впервые в мире (в этих полетах состояние невесомости);

1958 г. — заводские и совместные испытания самолета Ту-104Б;

1959 г. — первый вылет и заводские испытания опытного экземпляра самолета Ту-104Е;

1959 г. — участие в подготовке самолета ТУ-114 к полетам по маршруту Москва — Нью-Йорк, Москва — Вашингтон;

1960—1962 гг. — первый вылет и заводские испытания самолета Ту-124, одновременно назначен начальником летной станции;

1961 г. — подготовка и руководство по проведению воздушного парада;

1961—1964 гг. — руководство по испытанию новейшей авиационной техники и участие в полетах при испытаниях самолетов;

1963 г. — первый вылет и участие в первых полетах на самолете Ту-134.

Тов. Бендеров участвовал в первом вылете на 8 опытных самолетах. В вышеперечисленных полетах участвовал как ведущий инженер и работал на рабочих местах летчика, штурмана-оператора и бортингенера.

Отличается большим трудолюбием, работоспособностью, энергией и настойчивостью. В полетах решителен и смел. Быстро принимает необходимые решения в сложной обстановке. Летать любит. Является квалифицированным инженером и дисциплинированным, требовательным офицером. Технику любит и глубоко знает.

Принимает активное участие в общественной жизни. Является членом партийного бюро. Не пьет и не курит. С товарищами по работе дружен. К подчиненным чуток. Пользуется заслуженным авторитетом в коллективе.

Физически развит хорошо. Всегда подтянут и аккуратен. Обладает высокими моральными качествами. Политически развит.

С 1960 г. работает в должности начальника Летно-экспериментальной станции нашего ОКБ, одновременно участвует в испытательных полетах в качестве ведущего инженера. И на этой работе т. Бендеров В. Н. проявил большие организаторские способности и знания при испытаниях новейшей авиационной техники.

За успешные испытания новой авиационной техники награжден орденом «Знак Почета», значком «Отличник соцсоревнования ГКАТ» и имеет ряд благодарностей от генерального конструктора и министра.

Награжден пятью золотыми медалями за участие в установлении двадцати двух мировых рекордов по самолетному спорту.

Неоднократно командировался за границу при первых полетах самолета Ту-114 в Англию и другие страны, а также при полете с Н. С. Хрущевым на борту.

Инженера-полковника БЕНДЕРОВА Владимира Николаевича рекомендуем для зачисления летчиком-космонавтом.

ЗАМ. НАЧАЛЬНИКА ОРГАНИЗАЦИИ (БЛАГОВЕЩЕНСКИЙ А. С.)  
СЕКРЕТАРЬ ПАРТКОМА (АНТАМОХИН В. В.)  
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРОФКОМА (ЖУКОВ П. Я.)

А. С. Благовещенский не только подписал эту характеристику, но и обратился лично к руководителю подготовки космонавтов Н. П. Каманину. 9 февраля 1964 года Каманин записал в своем дневнике: «Звонил мой однокашник, генерал-лейтенант Благовещенский А. С. Он просил принять и рассмотреть как кандидата в космонавты инженера-полковника Бендерова В. Н., работающего летчиком-испытателем ОКБ А. Н. Туполева. Дал согласие принять». Как видно, Каманин ошибочно считал Бендерова летчиком. Тем не менее он был принят в отряд космонавтов ЦПК в конце мая 1964 года. Однако уже в начале июля того же года его подготовка к полету на космическом корабле «Восход» была прекращена. Причинами были неудовлетворительные медицинские показания, а также большой рост и габариты кандидата.

Бендеров, очевидно, прилагал усилия продолжить подготовку к космическому полету, но безрезультатно. В дневнике генерала Каманина от

6 февраля 1965 года есть запись: «Звонил Андрей Николаевич Туполев. Старик вторично хлопчет за Бендерова. Бендерову уже под 40. Я сказал Андрею Николаевичу, что в ближайшие годы старше 30 лет в космонавты брать не будем...»

Продолжив работу на Летно-испытательной базе ОКБ Туполева, Бендеров вплоть до своей гибели прямо или косвенно участвовал в летных испытаниях всех туполевских самолетов. Наверное, он заслужил память о себе не только как безосновательно предполагаемый виновник гибели Ту-144.

М. В. Ульянов говорил: «Бендеров был мягким, добрым человеком. Он старался всем сделать добро. Но в подборе работников у него случались значительные ошибки. У него в вождях был В. М. Кулеш... Ведущий инженер. Великолепный парень, быстрый, смекалистый, башковитый. Но в работе с Бендеровым у него не сложилась система, в которой главным было бы дело. А главным стало пропихнуть, решать проблемы окольными путями. Первухин в моем понятии был инженером слабым. Но он был Первухиным! Поэтому он был в главной роли у Бендерова. Формально Кулеш был следующим главным лицом за Бендеровым, а в Париж полетел Первухин. Потому что надо было... Сохранилась бортовая запись: после прилета в Париж обсуждают время полета. Штурман доложил: 2 часа 8 минут (примерно помню). А Бендеров говорит: “Слушай, Алексей Андреевич любит, когда меньше двух часов. Давай напишем, что время полета до Парижа 1 час 58 минут...” Эта запись даже стала известна



*Ю. Т. Селиверстов, В. Н. Бендеров, Э. В. Елян, М. В. Козлов*

комиссии, которая занималась разбором причин катастрофы. Была в подходе Бендерова к работе вот такая черта... В целом же как руководитель и организатор был он очень хорош. Все он делал быстро и решительно. Например, у меня сохранилась бумага, подписанная Бендеровым. Я к нему прихожу и говорю, что вот по "154-й" срочно надо что-то сделать... Он берет лист чистой бумаги, подписывает и говорит: "На, иди, напиши, что необходимо, и действуй!" Полное доверие! Конечно, не ко всем. Нормальный был человек. Неправду говорят, будто Бендеров был человеком хоть и толковым, но заносчивым и высокомерным. Ничего подобного, он не был заносчивым, он был прост, как правда. Был очень доступным. Все могли попросить у него на пузырь до получки, и никому он не отказывал. Был обыкновенным человеком!»

Один из ведущих инженеров заметил автору: «Я Михаила Владимировича Ульянова не люблю — по многим причинам, в частности потому, что он участник разрушительных процессов на базе. Впрочем, он в этой книге — ведущая фигура, и должен признать: все, что он говорит, — правильно, он хороший инженер, он правильно видел рассматриваемые проблемы. Должен сказать при этом, что у Ульянова, со всей его "пролетарской ненавистью", необъективное, несправедливое отношение к Борису Первухину, как к человеку "голубоватой" крови. Боря имел возможности работать не здесь. В те времена многие стремились работать где-нибудь во "Внешторге". Боря жил авиацией. Имея очень высоких родственников, он начал с завода в Филях, с мастера. Живя в Москве, он каждый день ездил на работу в Жуковский, и он был сильным инженером...» Да, Жуковский собирал не только выдающихся летчиков, штурманов, операторов, других испытателей, но и выдающихся инженеров, ученых, «больных» авиацией. Здесь работали школы, в которые тянулась лучшая молодежь, школы, гибнущие сегодня на глазах равнодушных, ограниченных или заинтересованных «отцов» отрасли и страны...

Когда я сказал Еяну, что решил в книге о летчиках-испытателях рассказать и об инженерах-испытателях, он сказал мне одобрительно:

— Бортинженеры и ведущие инженеры — это единое. Одно не может быть без другого. Они же трудяги великие. Тот же Бендеров, он же много сделал!..

— Но его ругают, не заботясь особо о доводах, многие... У этих многих чувствуется даже какая-то зависть к человеку не только талантливому, успешному (генерал в летных испытаниях — это редкость даже среди летчиков), но и к человеку очень сердечному, отзывчивому...

— А я скажу тебе, в чем тут дело. У Вовки, человека действительно талантливого, была отличнейшая память. Он спас Бугаева однажды — с запусками двигателя на Ту-104. В одном из полетов что-то случилось с двигателями, и вот, благодаря Бендерову (он был на борту), они вылезли из трудного положения. У Володи не было записной книжки — все телефоны он держал в голове. То, что он читал, он запоминал тут же! Машину Ту-144 он знал прекрасно. При полете из Германии благодаря его четким

действиям мы избежали больших неприятностей. Может быть, глядя на него, Туполев стал ставить на инженеров больше, чем на летчиков. Он думал, что все инженеры такие, как Бендеров. Один из конфликтов Бендерова с Фирсовым как секретарем парторганизации, Бессоновым и другими летчиками произошел, когда они настаивали на том, чтобы дефицитный автомобиль выделили не ведущему инженеру, а летчику. Бендеров редко так возмущался: «Как им не стыдно! Ребята-инженеры на них же работают, день и ночь на машине, недосыпают. Если ведущие инженеры и бортинженеры не будут работать, на чем будут летать летчики?» Может быть, с этого момента они и стали на него наезжать... А он ведь был прав...

Не помню уж по какому поводу Эдуард Ваганович заметил также: «Володя Бендеров был очень смелым человеком. Это проявлялось и в том, как он водил автомобиль, кстати, будучи дальтоником. Кроме того, я как-то в Цахкадзоре пытался приобщить его к горным лыжам. Опыта у него не было никакого, а смелости — с избытком...» О смелости Бендерова, как и о его доброте, открытом, справедливом характере, автору доводилось слышать от разных людей. Замечательный летчик-испытатель, Герой Советского Союза еще с войны Яков Ильич Верников рассказывал мне, не без юмора, что генералом стал только благодаря энергичному, аргументированному обращению Бендерова к Андрею Николаевичу Туполеву...

«В 1970 году, — продолжал Елян, — принимавший нас в Эчмиадзине католикос Вазген Второй сказал: “Мы гордимся тем, что в вашем экипаже два армянина”. Это было для меня полной неожиданностью. Ведь Володя Бендеров похож на еврея. Ни Володя, ни его старший брат, ни сестра, которых я знал, никогда не говорили, что их отец — армянин и известнейший астраханский врач. Пристыженный Бендеров однажды во время банкета с передовиками Разданского района в Армении шуточно обещал, что по приезду в Москву сменит национальность...»

Елян никогда не придавал национальному вопросу большого значения. Как и должно быть у любого цивилизованного человека. Но с удовольствием вспоминал и такое: «В 1970 году мы были в Болгарии — прилетели туда на Ту-144, на юбилей Тодора Живкова. На один из показов Ту-144 приехал отдыхавший в Болгарии маршал И. Х. Баграмян. Он был в гражданской одежде, с видеокамерой. В самолете немножко посидели. Он признался, что приехал повидаться с командиром Ту-144 — незнакомым земляком. Пожурил меня за то, что не знаю родной язык.

Однажды что-то подобное было и во Франции. Откуда-то с севера Франции на нескольких машинах приехала армянская семья — во главе с глубоким стариком. Меня поразило то, что и его дочь, и его сын (во Франции!) были замужем и женаты на армянах и говорили по-армянски...»

Елян (как и Бендеров) — наполовину русский. Очевидно, что он помнит об обеих ветвях своего происхождения, абсолютно не придавая этому значения. Видимо, человек так устроен, что ему свойственно с заин-





*В Шереметьеве: Ю. Т. Селиверстов, Б. А. Первухин, В. Н. Бендеров,  
А. В. Болбот, Брюн, А. Тюрка, Э. В. Елян, К. В. Минкнер*

тересованным вниманием следить за «своими» и радоваться их успехам: за «нашими» в североамериканской национальной хоккейной лиге — НХЛ, за «нашими», играющими в «Милане» или «Ювентусе», за русскими на чужбине, сохраняющими традиции своей страны, приумножающими доброе представление о ней, а то и славу...

Я, повторяюсь, знал, и с лучшей стороны, Валеру Молчанова. Не скрою, не ожидал услышать о нем негативное. Но к критическим словам в его адрес М. В. Ульянова нельзя не прислушаться. Он говорил: «Когда французам стали предъявлять претензии за то, что в Ле Бурже появился «Мираж», они ответили: «Ребята, надо меньше трепаться в гостинице».

Дело не в том, что наши там делали маневр. Дело в том, что погнали туда неисправный самолет. Неисправный по управлению! И «главными» в этой беде были Молчанов и Первухин. Почему Первухин летал с открытым пультом? Значит, была какая-то неисправность — хрониче-

ская. Они ведь перед полетом в Париж обнаружили, что у них подключен пульт передаточных отношений. Тогда вместо того чтобы остановиться и отключить его, они полетели. Ведь он же был не отработан — этот пульт. Что он с собой привнес, никто не знает. Когда они сделали эту “горку” (страшна-то не “горка” сама по себе), когда они стали наверху убирать переднее крыло, то у них “хлестанули” элевоны на пикирование, полностью, до упора! От чего? От этого пульта!

Молчанов был главным гвоздем в этой программе. Гонористый парень. Два-три случая моего опыта общения с ним, — продолжал Михаил Владимирович, — подтверждают это. Молчанов полетел с Суховым вывозить летчиков в Болгарию — тогда болгары купили два самолета Ту-154. Летали они там с болгарскими экипажами. В Варне с пассажирами на борту Молчанов учудил проход над полосой на высоте метра 3—4! Что это?! Нормальный человек может это сделать?

Другой случай. Тоже на “154-й”. Кончили задание наверху. Заходим на посадку. “Кучевка”. И он между облаков устраивает полет-слалом. Крены — за 60! Я — начальник бригады ведущих инженеров на “154-х” — говорю ему: “Валер! Ну зачем это?” Он: “А! Она позволяет...”

Были мы в Ганновере. Кто-то выполняет пилотаж. Стоим кучкой: Туполев, Елян, Сухов, Молчанов, я — человек десять. И кто-то там вертится на маленьком самолете. Молчанов комментирует: “Это он ‘абракадабру’ делает”. Я его спрашиваю по своей наивности: “Валер, а что такое ‘абракадабра’?..” И он отвечает: “Ну, это понимать надо!” При Туполеве, при всех... Он знал английский, и это его сгубило, по-моему. Потому что его стали таскать везде, по этим выставкам. В Париж он попал только поэтому. И я уверен абсолютно, что он был главным закоперщиком, застрельщиком вот такого выпендривания. Он и Козлова задавил. Никто Козлову не мог приказать и никто не приказывал, как Бессонов пишет во всех газетах наших, жуковских. Мол, Бендеров приказал. Бендеров никогда, никому, ничего не мог приказать. А Елян был тогда вторым летчиком на “154-й” у Сухова. И причем тут Елян? Они же без Еяна часов до двух ночи бражничали. Елян никогда не участвовал в таких длительных пьянках. Никогда! Сколько я с ним бывал и во Владимировке, и везде, где только ни был, я ни разу не видел Еяна потерявшим контроль. Ни разу, никогда! Что он, что Вася Борисов. Они сидят в компании, веселые, но не пьяные, “сливают”. Елян — это человек, совершенно трезво оценивающий обстановку. И еще раз хочу сказать: для нашей фирмы, да и для авиации — это эпоха! Не знаю, не было бы Еяна, чем бы все окончилось у нас...»

Так же практически не пил обычно, оставаясь общительным в компаниях, Бендеров. К тому же вечером накануне катастрофы они с Еяном приехали с аэродрома в гостиницу поздно и участия в застолье не принимали. Не очевидно, что оно было столь поздним...

Сергей Петрович Авакимов окончил самолетостроительный факультет МАИ в 1969 году. В институте летал в аэроклубе и, попав по распреде-

*С. П. Авакимов*

лению в ОКБ Туполева, постарался пробиться на испытательную базу в Жуковском. Поначалу работал в бригаде высотного оборудования базы, которой руководил Георгий Васильевич Немытов, и занимался системой кондиционирования Ту-144. Потом перешел (помощником ведущего инженера Бориса Первухина) в бригаду испытаний Ту-144 под начало В. Н. Бендерова. «Считаю Владимира Николаевича великой личностью, — говорил Сергей Петрович. — Прекрасный был инженер, смелый, напористый... Сам работал день и ночь и от нас ждал того же, хотя никогда не заставлял никого, а естественно создавал такую обстановку, когда иначе работать было нельзя. Трудились, не считаясь со временем, и нам это нравилось. Благодарен судьбе за то, что она свела меня с Владимиром Николаевичем достаточно близко, он меня многому научил — и своим отношением к делу, и любовью к нашей профессии. Кто-то сказал, что он был суетливым. Суетливый летчик — это плохо, но суетливый инженер? Чем это плохо? Я — его ученик и как ведущий инженер. Впрочем, с ним не летал, а вот на автомобиле с ним ездил. У него было плохое зрение, особенно в темное время, к тому же он был дальтоником. Но ездил по-сумасшедшему... Это — его характер, напористый, энергичный. Он был авантюристом — в самом хорошем смысле этого слова».

Очень тепло Авакимов говорил также о Еляне: «Эдуард Ваганович Елян — это поистине моя путеводная звезда. Он меня вел! Он был для меня родным отцом на базе. Для меня это совершенно особый человек, которому я очень многим обязан в том, чего достиг. Ему и Бендерову. С Еляном я летал не много, но свой первый испытательный полет я сделал с ним (и Агаповым в качестве второго пилота) — на эксперименталь-

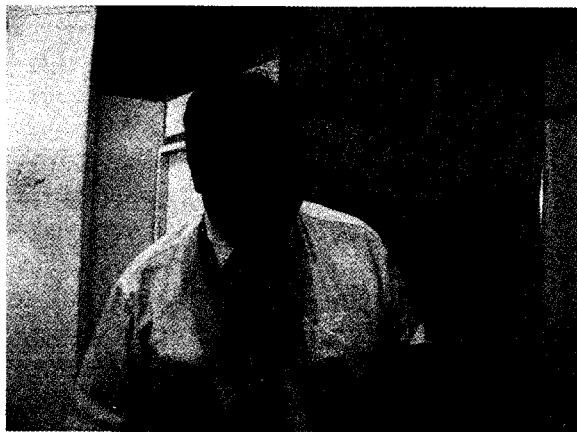
ной "144-й". Что касается конфликта Еляна с Бессоновым и компанией, я не пытался докопаться до сути. Думаю, она — в конфликте великих людей. Хотя, если быть откровенным, Анатолий Дмитриевич был очень злобным, очень желчным человеком... и хорошим летчиком...»

После парижской катастрофы Авакимов вел, уже самостоятельно, самолет Ту-144 («тройку»). Работая на этой машине, он вложил много труда в подготовку к эксплуатации самолета экипажей «Аэрофлота» (Воронина, Кузнецова, Сморгжа). Авакимов участвовал в первом эксплуатационном рейсе Ту-144 в Алма-Ату 26 декабря 1975 года, после чего на его машине начались грузовые, а позже — и пассажирские перевозки...

Потом, в 1978 году, появилась модификация самолета, но первый самолет Ту-144Д (с двигателями Колесова), который мог дойти без посадки до Хабаровска, потерпел катастрофу в одном из первых сдаточных полетов, под Егорьевском. Ведущим по машине был В. М. Кулеш, и тогда погибли два инженера: Олег Николаев и Слава Венедиктов. На следующем самолете этой модификации ведущим был уже Авакимов. Контроль за строившимся в Воронеже самолетом был строжайшим. На этом самолете (командиром экипажа был С. Т. Агапов) была достигнута максимальная дальность полета Ту-144 (7050 км). «Считаю Агапова величайшим летчиком, — говорил Сергей Петрович. — Было немало таких ситуаций, когда, будь другой командир, все могло кончиться плохо...» «Например?» — спросил я Сергея Петровича. «Например, 5 марта 1979 года мы неожиданно для себя повторили историю с разрывом топливопровода, отчего сгорела предыдущая машина. Мы вовремя распознали это в полете и вовремя сели...»

«В лужу керосина, кажется, как рассказывал мне ваш командир Сергей Тимофеевич Агапов?» — спросил я Авакимова. «Да, — отвечал он, — привезли дефект на землю, это дорогого стоило, как всегда... Бывали у нас и пожары, к счастью, ложные. Напряжение можно представить: работают звуковая и мигающая красная световая сигнализации о пожаре, «горящий» двигатель выключен, все средства пожаротушения израсходованы, но пожар не ликвидирован, падаем вниз в режиме аварийного, самого стремительного, снижения. Экипаж знает, что в этом режиме с нашей исходной высоты 17–18 км снижаться до земли нужно 15 минут, а по опыту катастрофы Ту-144 под Егорьевском известно, что самолет горит 6 минут, после чего начинает рассыпаться, то есть положение в общем-то безнадежное. И только по прошествии этих критических 5–7 минут мы начали понимать, что пожара в действительности вроде бы и нет, потому что оставшиеся системы нормально работают и самолет управляется. Так вот, и в такой обстановке Агапов умел сохранять спокойствие и рабочее состояние всех членов экипажа: штурман Виталий Трошин невозмутимо определялся с местом аварийной посадки, второй пилот Гена Воронченко докладывал на землю о нашем положении, бортинженер Виктор Соломатин управлял оставшимися двигателями и системами, я помогал ему с экстренным созданием необходимой для прохода

трансзвука центровки, бортэлектрик Володя Фетисов, разбив запасную фару, соорудил из рефлектора некий перископ и пытался с его помощью через иллюминатор осмотреть горящий двигатель. Кстати, случилось это, когда “наверху” захотели показать, что и мы что-то умеем. За несколько дней до предстоявшего тогда полета президента Франции Жоржа Помпиду в Японию на “Конкорде”, с промежуточной посадкой в Новосибирске, мы получили задание выполнить беспосадочный полет в Хабаровск на Ту-144. Вот тогда над сургутскими болотами у нас произошла такая неприятность, и тогда Сергей Тимофеевич с первых же минут работал поразительно спокойно и хладнокровно. (А сели-то мы аварийно в



*В. В. Бендеров*

итоге в том же Новосибирске, опередив “Конкорд” с президентом Помпиду)...»

Об этом летном происшествии мы уже немного рассказывали, а С. П. Авакимов продолжал: «Вот другой случай. На том самолете, который погиб в Париже, мы взлетали с Воронежского завода (после другой показухи). Полоса там небольшая, всего 2,5 км, и на взлете Михаил Васильевич Козлов немного ошибся: самолет был легкий, а он по-

чему-то решил взлетать на полной тяге, хотя по заданию надо было несколько задресселировать двигатели. Погода была неплохой, но начиная с высоты около 700 м была сплошная облачность. Взлетели крутовато, и, войдя в облака, Козлов немного “потерял пространство”, и мы завалились. Резко начали падать, и он решил, что приборы обманывают. Первой его попыткой было тащить штурвал на себя. А в это время, как выяснилось потом по записям, угол крена достигал 90° — мы падали боком, на крыло. В этой ситуации Агапов, будучи на правом кресле, вторым пилотом, отнял управление и сделал все, что надо в таких случаях: убрал крен и стал выводить самолет из снижения. Все стало на место, и приборы почему-то тут же заработали... За спиной Сергея Тимофеевича экипаж чувствовал себя защищенным... С ним можно было лететь куда угодно, когда угодно и на чем угодно...»

Столь же приятно было услышать, что говорил о своем члене экипажа командир, С. Т. Агапов: «Сергей Авакимов — очень хороший ведущий инженер, спокойный, выдержанный, грамотный... Ни тени паники в сложной ситуации. Мне он нравился. Неслучайно стал начальником Летно-испытательного комплекса после Ульянова...»

**М**ихаил Александрович Ньютиков, уйдя на пенсию, продолжал живо интересоваться всем, что происходило на базе. Это в полной мере касалось работы туполевских летчиков, связанных с испытаниями сверхзвукового Ту-144. И на этот счет у него всегда были свои взгляды и оценки, которые никак не зависели от общественного мнения, самочувствия или возраста Михаила Александровича. Он вспоминал:

— Елян мне предложил однажды: «Хочешь слетать на “144-й”?» Я ответил: «Конечно, с удовольствием». Я слетал с Агаповым и Ведерниковым. А они как раз испытывали машину уже как бы на режиме полетов для гражданской авиации. Они летали на дальность и подучивали гражданских летчиков. Машина понравилась — прямо сказочный полет! И сверхзвук проходила — чуть-чуть только вздрогнет!

— Вы на правом кресле сидели?

— Нет, я находился между пилотами. Там свободно. На правое, не помню даже, — садился ли, пробовал ли?... Наилучшее впечатление произвел Агапов...

В Школу летчиков-испытателей Сергей Тимофеевич Агапов пришел в 1959 году. За его плечами были спецшкола ВВС, Омское военное училище летчиков, Грозненская высшая офицерская школа летчиков-инструкторов. В ОКБ Туполева он попал в 1960 году, имея уже помимо прочего значительный опыт инструкторской работы и полетов на Ил-28.

Агапов служил в Мичуринске вместе с будущими летчиками-испытателями Э. П. Княгиничевым и Н. И. Нуждиным. Первым попал в доколе неизвестную никому из них Школу летчиков-испытателей Нуждин, хотя талантов особых его товарищи у него не видели. По его следам они приехали в Жуковский и пошли к начальнику Школы И. П. Полунину. Отнесся он к ним внимательно, но остудил: «Вы бомберы, а мне нужны истребители!» Нужен был налет на боевой машине не менее 500 часов и желателен был инструкторский опыт. Вот этого-то у них хватало с избытком, бывало, в день выполняли по 15–20 полетов, и Полунин предложил им оставить заявления. «Через год мы приехали снова и продолжили канючить, — вспоминал Агапов. — Иван Петрович, которого осаждали сынки могучих родителей, посожалел, что очередные его просители — “никто”: у одного отец — конюх, а у другого нет отца вовсе». Но Полунин увидел их главное достоинство: они умели и хотели летать. За-



С. Т. Агапов

явлений у Полунина было около семисот. Но в число тринадцати принятых он включил и двух «беспородных» друзей. Они вернулись в свое училище и вскоре получили приказ: «Агапова и Княгиничева командировать в распоряжение Жуковского горвоенкомата с мобилизацией из рядов армии».

Поначалу Агапова в числе лучших выпускников Школы летчиков-испытателей распределили в ЛИИ — это было венцом мечтаний. Но затем обстоятельства несправедливо изменились. И Иван Петрович Полунин не без труда уговорил его пойти на туполевскую фирму. Агапов возражал потому, во-первых, что хотел летать на истребителях и, во-вторых, потому, что не хотел идти «на фирму стариков». Но

доводы такого всеми уважаемого человека, как Полунин, оказались убедительными. Вместе с Сергеем Тимофеевичем тогда к туполевцам должен был прийти Арсен Колосов: «Очень хороший летчик. Спокойный, душевный, умница, слова лишнего не услышишь», — говорил о нем Агапов. Но позже выяснилось, что вместо Колосова на фирму пришел Василий Борисов. «Молодых» принимали «старики» Нюхтиков и Сухомлин — им Якимов поручил дать наставления новобранцам. Агапов сохранил уважение к обоим как заслуженным ветеранам. Хотя человеческие качества Ивана Моисеевича считал далекими от идеала и хотя в первой встрече Михаил Александрович разочаровал некомпетентным вопросом о количестве членов экипажа на истребителе МиГ-19. С Нюхтиковым Агапов не летал, лишь раз «свозил» его в Алма-Ату и обратно — на Ту-144.

С Борисовым Агапов всегда был конкурентом. Как летчика ценил его высоко. Как человека — никак. Притом знал его давно, с курсантских и инструкторских времен в Омске, и знал получше других: «Летал изумительно, хорошо. Но каждый его полет, по его, Борисова, рассказам, был героическим поступком... Борисову нужны были деньги и слава. Больше — ничего. Нюхтикова он презирал. Да и я его не особо уважал...» — говорил Сергей Тимофеевич в своей прямой, честной манере — в пору, когда все были живы. Когда ветераны стали уходить один за другим, многие оценки Сережи Агапова заметно смягчились.

Агапов вместе с Козловым и Бессоновым сосредоточился на испытаниях Ту-128, когда от испытаний Ту-22 стал отходить Харитонов. Тогда же Агапов, по его словам, предложил Алексею Петровичу Якимову поставить на «22-ю» Борисова.

Козлов вместе со штурманом Малхасяном поднимал и испытывал, как уже говорилось, самую первую опытную машину Ту-128 (так называ-

емую «нулевку»). Вторым слетал Бессонов и третьим Агапов — тоже с Малхасяном.

После «нулевки» шла «единица» — машина ЛИИ для испытаний по двигательной тематике. Агапов много работал на «двойке», в частности занимался ее разгонными характеристиками. На «тройке» с новым крылом вместе с ведущим по этой машине Э. Ф. Крупянским большая многомесячная работа была выполнена в Жуковском и особенно — во Владимировке. Там проходили испытания этой, а затем и четвертой машины на боевое применение. Агапов же сдавал самолет Ту-128 военным. На его машине вылетели, к примеру, военные летчики-испытатели Баевский и Рогачев. Он их и выпускал. Интересную и важную работу, связанную с перехватом на малых высотах, выполнил после этого В. М. Молчанов вместе со штурманом Николаевым. Сделав очень много по «128-й» машине, Агапов вместе с тем считал, что Козлов заслуженно получил за испытания Ту-128 звание Героя Советского Союза.

Сухомлин, Якимов, Козлов, Елян, Ведерников — вот начальники летной службы ЖЛИиДБ до ее разделения на три службы, которые возглавили соответственно Агапов, Борисов, Ведерников. Потом эти службы снова объединили в одну, и возглавил ее Матвеев.

Агапов был заместителем начальника летной службы Ведерникова, когда случилась уже упоминавшаяся катастрофа экипажа Кульчицкого. «В тот день был страшный гололед, — вспоминал Сергей Тимофеевич, — я еле доехал до базы на автомобиле. Встретил одетого и готового к полету Кульчицкого вместе с экипажем. Стал настойчиво отговаривать его от полета. Он сослался на “добро” Ведерникова и подписанный им полет-



*М. В. Козлов, И. М. Сухомлин, В. П. Борисов*



ный лист... Все усугублялось тем, что у безотказного Кульчицкого был маловат опыт полетов на этой машине...»

За десятилетия испытательной работы через руки Агапова прошли все основные машины ОКБ. Были, как и у других, и праздники, были и ЧП. Одно из наиболее шумевших произошло в испытательном полете на пассажирском самолете Ту-154.

Агапов провел в полном объеме испытания Ту-154 на больших углах атаки. С ним по этой программе летал летчик-испытатель ГосНИИ ГА Н. А. Малинин. Он-то и попросил Агапова показать особенности полета этого самолета на больших углах атаки своему другу и товарищу по испытательской работе В. Ч. Мезоху. В первом же полете Агапов посадил Мезоха на левое, командирское кресло, о чем потом говорил, укоряя себя: «Володя Мезох никогда на эти вещи не летал, а я-то был в себе уверен: все уже проверил... “Задней точкой” чувствовал, когда машина идет на подхват, и обычно знал момент, когда надо было давать полностью штурвал от себя...» (Главный аэродинамик базы П. М. Лещинский не считал, что в подобной ситуации надо отдавать штурвал от себя полностью. Но Агапов в этом был уверен — и тогда, и потом.) На этот раз Агапов, как признавался сам, нужный момент прозевал, а Мезох, который управлял машиной, опасности не почувствовал и тем более запоздал с реакцией. С углов атаки около 18–20° машина пошла на подхват. Мезох отдал штурвал от себя, но с запозданием. Агапов добавил штурвал полностью. Оба пилота отдавали теперь штурвал от себя, но было поздно: машина вышла на закритические углы, более 50°. Высота полета составляла 6000 м, а скорость достигла в этот момент практически нулевого значения. Перед тем она составляла около 200 км/ч: самолет летел с полностью выпущенной механизацией. Машина свалилась на левое крыло и вошла в плоский штопор с левым вращением вокруг хвоста. Агапов спокойно наблюдал вращение, казалось, медленно приближавшейся земли. Попытки Сергея Тимофеевича вывести машину из плоского штопора оказались безуспешными. Сначала он давал правую ногу против штопора, крен при этом составлял всего градусов 20 — машина не реагировала. Потом он дал ногу по штопору, решив побольше завалить машину в крен, чтобы она опустила нос. Машина продолжала быстро снижаться — со скоростью около 80 м/с. Продолжая управлять, Агапов попросил Мезоха выпустить тормозной противштопорный парашют. «Володя Мезох в первый раз оказался в подобной ситуации, — вспоминал Агапов. — С левой стороны у него было две ручки механического выпуска парашюта. Он подрастерялся и долго не мог найти нужный рычаг — выпуска парашюта. Я не мог помочь ему, поскольку уже не выпускал штурвал и держал его двумя руками...»

В это время бортинженер доложил, что зашкалила температура бокового двигателя, сначала одного, а потом и другого. С согласия Агапова оба боковых двигателя, один за другим, были выключены. «Третий, центральный, на малом газу — не трогай, — приказал Агапов. — Даже если

он зашкалит и будет гореть. Иначе нам труба!» Наконец Мезох нашел дублирующий аварийный рычаг выпуска тормозного парашюта, на который указывал бортинженер, и привел его в действие. Агапов продолжал попытки вывести машину и не мог дотянуться до него. В момент, когда наполнился парашют, машину слегка дернуло, вращение прекратилось, а угол крена остался прежним. Мезох, не почувствовавший спасительного рывка парашюта, наполнявшегося очень медленно, привел в действие соседний рычаг — и... сбросил парашют. Произошло это, очевидно, по ошибке, поскольку рычаги выпуска парашюта и его сброса находились рядом. «Если бы Мезох сбросил парашют раньше, то мы, наверняка, уже б не вышли. Я, конечно, был виноват, что перед полетом не подготовил своего товарища из ГосНИИ ГА к этому необычному для него полету как следует. Сказалась моя излишняя самоуверенность — сам-то прошел уже все эти вещи... После того как парашют сделал свое дело, я зафиксировал штурвал в положении от себя, машина стала набирать скорость, вывел ее из крена и начал выводить в горизонтальный полет. Высота была уже около 2000 м. Вывел машину, дал двигатель, и пошли на посадку на одном двигателе, не запуская боковые. Так на одном двигателе и сели...»

Специалисты ЦАГИ по штопору, приехавшие на туполевскую базу, были немало удивлены происшедшим, поскольку оно шло вразрез с их представлениями о штопорных характеристиках подобных самолетов. Видимо, помог парашют, хотя его рывок и был еле заметным. Между тем положение приближалось тогда к критическому: Агапов уже приказал бортинженеру открывать люк для покидания экипажа; люк этот находился в кабине, в районе передней стойки шасси. В той ситуации, не исключено, машину смог бы покинуть лишь бортинженер. Впрочем, самолет Ту-154 № 85002, попавший в штопор, был оборудован лебедками, которые вытягивали летчиков в аварийный люк, так что самолет, возможно, успели бы покинуть в этом случае и летчики. Хотя вряд ли.

(Между прочим, на той самой «двойке» — самолете № 85002 — произошел такой интересный случай — в подтверждение того, что нельзя допускать на машине никакого дефекта, даже малейшего! Тогда в летных испытаниях на этой машине летал в качестве инженера М. В. Ульянов. Входную дверь в фюзеляж он все время запирал изнутри сам. Как-то обнаружился дефект: горела красная лампочка, которая сигнализировала, что передняя входная левая дверь — не на замке! Все об этом знали. Знали, что концевик надо подкрутить и будет нормально. Но этого не сделали (руки не доходили), и все время в полете горела эта красная лампочка — так и летали. Ульянов лично закрывал эту дверь и контролировал надежность. В очередном полете Михаил Владимирович не участвовал, и дверь закрыл электрик, причем закрыл снаружи самолета — все остальные были «привязаны» к своим местам. И у машины на высоте 6000 м эта дверь улетела! К счастью, обошлось: дверь ничего особо не повредила, чиркнув немного по фюзеляжу и по килю. Когда разобрались, выясни-

лось, что замки двери оказались незакрытыми. К горящей лампочке при-  
выкли. И не обратили внимание на то, что она сигнализирует о незакры-  
тых замках. На этом и попались... Аналогичный случай с сигнализацией  
закрытия двери произошел на рейсовом Ту-154. На этом самолете был  
поврежден концевой выключатель сигнализации закрытия двери по пра-  
вому борту у буфета. И в кабине все время горела сигнализация о том, что  
дверь закрыта. Дверь перед рейсом закрыли снаружи, но не до конца.  
При наборе высоты дверь улетела, и в дверной проем утянуло стюарда и  
стюардессу — они погибли. Теперь, как известно, двери на пассажир-  
ских самолетах убираются внутрь салона... Это к слову.)

Один из летчиков ОКБ Туполева, рассказывая о случае штопора  
опытной машины Ту-154, весьма резко оценивал действия обоих лет-  
чиков — Агапова и Мезоха: «Спас ситуацию противоштопорный пара-  
шют, хотя он и был сброшен очень рано». Василий Петрович Борисов  
был также строг: «Штопора на опытной “154-й” можно было избе-  
жать...» Борисов считал, что с большими углами атаки на «154-й» был  
виноват Агапов. Борисов в отсутствие Козлова был за начальника и,  
собрав всех ведущих в летной комнате, прямо сказал, что летчики вели  
себя неправильно. «Что я мог сделать? — возражал Сергей Тимофее-  
вич. — Если машина вошла в плоский штопор. Что же было неправиль-  
ного в моих действиях, когда самолет был неуправляемым? То, что я  
пытался сделать все возможное? Вот Бессонов рассказывал, что на  
Ту-22МЗ он в подобной ситуации действовал так же: рули и по штопо-  
ру, и против штопора, и влево, и вправо. Но он вынужден был покинуть  
машину. И я то же пытался сделать: может, думаю, я ее как-нибудь за-  
валю. Никакого шараханья у нас не было. Все я делал осознанно. Так же  
как и бортинженер, выключивший один из двигателей. Борисов пола-  
гал, что можно было не сваливаться. Можно было, если б вовремя отда-  
ли штурвал от себя. Ну а если свалились?..»

Как известно, на полетах на больших углах атаки и на испытаниях на  
штопор, особенно тяжелых машин, специализируются наиболее опыт-  
ные летчики. Испытания, подобные тем, которые Сергей Тимофеевич  
выполнил на Ту-154 и Ту-134, профессионалы считают, пожалуй, наибо-  
лее сложными. Исследования поведения самолета Ту-154 на больших  
углах атаки помимо Агапова проводили также Н. А. Малинин и В. Ч. Ме-  
зох. Испытания Ту-134 на больших углах атаки (после катастрофы пер-  
вого самолета Ту-134 в ГК НИИ ВВС) выполнил экипаж Еляна — Вере-  
мея; после них по этой программе летал С. Т. Агапов. На Ту-104 исследо-  
вания на больших углах атаки проводили главным образом В. А. Кома-  
ров, С. Н. Анохин, В. Ф. Ковалев, М. В. Козлов. Борисов во всех этих ра-  
ботах не играл столь большой роли, как на Ту-22 и Ту-22М.

Алексей Петрович Якимов, признанный воспитатель и «батька» мо-  
лодых летчиков, смотрел на многое критически, но любимцев не оби-  
жал даже резким словом: «Отчаянный, хороший летчик — Сережа Ага-  
пов. Штопорок открутил на “154-й”... Ребята молодые были, окаянные



*К. А. Щербаков, Н. И. Горяйнов, С. Т. Агапов, А. П. Якимов*

души! Собираются где-нибудь в гараже — Козлов, Агапов... Многие любили это дело... Могли и наклюкаться, но голову не теряли...»

Бутылка, а тем более ящик с зельем, как повелось, — оружие больших возможностей на Руси. Агапов, знавший в этом толк, проводил в свое время большую работу по передаче самолета Ту-128 на второй этап государственных испытаний и на вооружение. Принимал работу от военных Г. Т. Береговой, а сдавал — С. Т. Агапов. Это было во Владимировке. И там произошла нехорошая история. Агапов — человек невысокого роста, а Береговой — высокий!.. Обычно сначала летал на каком-то режиме Агапов, а потом его повторял Береговой. И вот однажды после полета Агапова в кабину сел Береговой. Привязался, стал закрывать колпак фонаря, и тот ударил его по голове. Береговой открыл крышку. Подскочил к нему специалист по катапультным креслам и стал извиняться: забыл убрать с кресла агаповскую подушку. Береговой, ничего не говоря, заехал специалисту перчаткой по лицу. «Профсоюз» встал сразу в оппозицию, и от самолета все немедленно отошли: «Берегового обслуживать не будем!» Для Берегового это была срамотища — его спас авторитет в массах Агапов. Он вступил в переговоры, и наземный экипаж согласился простить Берегового, но... за ящик коньяку! Будущий космонавт исполнил народное требование беспрекословно, а Агапов, естественно, принимал главное участие и во второй части улаживания конфликта...

Агапов накопил значительный опыт полетов на больших углах атаки еще на самолете Ту-134. Правда, на этой машине проблема не была столь острой, как на Ту-154. Агапов обнаружил, что, возможно, причиной этому были предкрылки Ту-154. Помогая на взлетно-посадочных режимах, они, видимо, вредили в полете на больших углах атаки. Летая на Ту-154 без предкрылков, он убедился, что самолет выходит на большие углы без отрицательных последствий.

На Ту-134 Агапов выходил на столь большие углы атаки, что у самолета случался бафтинг. При подходе к большим углам атаки машина начинала качаться. Если не удерживать ее специально, если не препятствовать этому, машина сваливалась в какую-то сторону: накренилась градусов под 90 и опускала нос. Летчик должен был успеть убрать механизацию и вывести машину из крена и снижения, чтобы она не разрушилась из-за возрастания скоростного напора.

Елян проводил испытания на больших углах атаки исходного самолета Ту-134, а Агапов — самолета с удлиненным фюзеляжем Ту-134А. Елян никакого бафтинга там не обнаружил. «На ней все было так же, — рассказывал Агапов. — Она так же сваливалась то в одну, то в другую сторону. Я решил: дай-ка я ее подержу. Что будет дальше? Не дам ей сваливаться. Зажал ноги и штурвалом отслеживаю, не даю ей снижаться. Она пошла на подхват, я отдал полностью штурвал от себя. Она встала, зафиксировалась, и начались мощные удары по хвостовому оперению. Затем медленно, с потугами машина стала выходить...» Удары по хвосту были столь сильными, что летчики опасались, как бы что у машины не отвалилось. Выйдя на сверхбольшие углы, куда машина, конечно же, не должна попадать в нормальной эксплуатации, Агапов выявил новые эффекты. Они обнаруживались в полете на высоте около 6000 м с выпущенной механизацией самолета. Без нее исследование больших углов атаки проводилось на высоте 12 000 м. Там эти эффекты проявлялись не столь резко. В дальнейшем эти режимы сваливания Агапов показывал всем летчикам, в подготовке которых принимал участие.

«Машина Ту-134 — устойчивая, безопасная, хорошая машина, — говорил Агапов. — Ее очевидный недостаток — это слабые двигатели. При отказе двигателя, в жарких условиях, с большим весом самолет мог не взлететь. А то, что я делал на нем на больших углах атаки, — этого никто не делал...» (Повторимся, такие испытания проводили также Елян с Веремеем. Причем в одном из полетов по этой программе у них начался пожар в отсеке фюзеляжа, где было установлено экспериментальное оборудование — «этажерки» записывающей аппаратуры. Борису Ивановичу Веремею удалось потушить пожар. Задание прекратили. Веремей был похож на негра, у него были обожжены руки, пострадала одежда, но в целом все закончилось благополучно.)

«Когда вышла машина Ту-134А, с удлиненным фюзеляжем, — продолжал Агапов, — ею в основном занимался Н. Н. Харитонов. Но на большие углы атаки он то ли не хотел летать, то ли побаивался — мог, есте-

ственно, сказываться уже возраст. Посадили на эту работу меня. Обычно при подходе к скорости 200, затем 180 км/час начиналось покачивание и наступала небольшая тряска машины. Если ее не удерживать, она при этом заваливалась в крен градусов под 90! Отдаешь штурвал от себя, скорость набираешь, выводишь из крена, и все нормализуется. Но я решил попробовать, что же будет дальше, если я машину удержу. Я начал зажимать ноги и с началом качки машины штурвалом не давал ей заваливаться в крен, держа ее по прямой. Машина выходила на минимальные скорости, и начинался подхват. При штурвале, полностью данном от себя, самолет немножко наклонял нос и никак не мог выйти в нормальное состояние. Начинались срывное обтекание и мощные удары по хвосту — бафтинг! После этой работы я проводил испытания и последующих наших машин на больших углах атаки, в частности «154-й». На «144-й» Елян сам захотел проводить эти испытания, и я с ним летал. На Ту-144, правда, были не столь большие углы, и выполняли мы эти испытания по другой методике — на разворотах, с большим креном, с большой перегрузкой, на вираже. Кроме нас с Еляном на борту был еще только бортинженер.

К сожалению, аэродинамики не могли нам сказать, до каких углов атаки можно доходить. “Мы не знаем ограничений”, — говорил П. М. Лещинский. Обычно называют предел или какие-то признаки: тряска сильная или подхват сильный, а тут, особенно на «154-й», ничего не сказали об ограничениях. И только после того, как я свалился с Мезохом, Лещинский заговорил об ограничениях. С Мезохом я сидел справа, а его посадил слева. Мы свалились в плоский штопор, еле вышли. Тогда Петр Михайлович сказал: “Да, ограничиваем угол атаки — 20°! Дальше не ходи!” Я отвечаю: “Да я был уже и на 24, и на 26, а тут вышли на 70°! С Мезохом!”»

Когда Агапов с Мезохом свалились на «154-й», к анализу происшествия решили подключить летчиков-испытателей ЛИИ. Бурцев и Плаксин почему-то отказались от участия в этой работе. И в качестве второго пилота-«контролера» с Агаповым полетел Нуждин. «Знакомы мы с ним давно, как и с Борисовым, — вспоминал Сергей Тимофеевич. — Полетели. На 17° началась тряска. Нуждин и говорит: “Хватит, хватит! Надо уходить с этого режима! Какой дурак пойдет дальше?” Я отвечаю: “Погоди! Мне же надо довести тебя до углов 20° хотя бы...” — “Мне все ясно!” — “Подпишешь акт?” — “Все подпишу!” И перед этим, как и перед предыдущими полетами, я настойчиво спрашивал самого авторитетного аэродинамика на базе Петра Михайловича Лещинского: до какого угла атаки можно было идти в полетах по этой программе? Он отвечал: “Не знаю, Сережа!” — “Как так, я же могу свалиться!” Ну вот, дошел я на “134-й” до границы бафтинга, свалился, но хорошо — она выходит! А с этой, “154-й”, указание: держи, держи ее, сколько можешь. Ну а сколько же?! Доходил я до 24°! С 26° был заброс! А мне все говорили: продолжай дальше, продолжай дальше! Тогда Лещинский, прежде непререкаемый авторитет, сильно меня разочаровал. Совершенно незачем было идти до та-

ких углов! Мы же делали машину для “Аэрофлота”. Если летчики гражданской авиации выйдут на опасные углы, тряска предупредит их об этом, и они уйдут с этих углов на меньшие! Мне до последнего не говорили об ограничениях по углу. И лишь когда я свалился, стали говорить об ограничении: 20°!

Разве тот же Бессонов хотел попасть в штопор? — продолжал Агапов. — Если такая машина, как “45-я”, не вышла из штопора (тоже с шести тысяч) — приходилось катапультироваться! А наша, “154-я”, вышла! Парашют помог немного — дернул. Марков относился ко мне не очень хорошо и предъявил тогда такую претензию: “Куда вы дели противоштопорный парашют?!” Я ему в сердцах ответил: “Я вам спас машину, экипаж, а Вы о каком-то парашюте говорите!”

Потом уже, когда я начал разбираться с тем, как и почему упал Ту-16 в Куйбышеве, пилотируемый Молчановым и Казаковым, я понял, что Лещинский, который был представителем от нашего КБ, писал там задания на испытания. Я думаю, он там напахал, потому что не знал, до каких углов атаки можно было доходить. И там они тоже, видимо, сорвались.

Кроме того, Петр Михайлович удивлял меня вопросом:

— Почему ты отдаешь полностью штурвал от себя? Ну отдай ты его наполовину! Может быть, и половины хватит?

— Но я же вижу, — отвечал я ему, — что если я запоздаю чуть, то я не знаю, что будет... Я прозевал, когда Мезох отдал от себя, не полностью отдал от себя — и мы сразу попали в плоский штопор и пошли крутиться!..

Потом на опытной машине Ту-154 с новыми двигателями подобные испытания проводил Талалакин. Он дошел до 14° и говорит: “Я больше не могу — она трясется так, что дальше двигаться нельзя”. Мне предложили проверить эту машину. Я полетел с Матвеевым. Действительно, изменили положение предкрылков, закрылков, и самолет уже изменился. С убранной механизацией он вел себя как и прежде, а вот с выпущенной было уже совсем не то... На 14° начиналась сильная тряска, машина качалась. Более 16° достичь было невозможно. Я и доложил, что дело не в Талалакине, а в машине! Мы ограничили ее углы... Без механизации поведение “154-й” было похоже на поведение “134-й”. Правда, “134-я” была попроще. Пилотирование этой машины на больших углах атаки я демонстрировал многим, чтобы летчики не боялись минимальных скоростей и крайних режимов. Одна особенность там была: когда самолет начинал падать в какую-то сторону, влево или вправо, в то же время штурвал закручивался в ту же сторону. Надо удерживать штурвал горизонтально, что чисто физически было нелегко, и отдать штурвал от себя...

Тогда произошел ряд катастроф тяжелых машин со стреловидным крылом за рубежом. И сложилось мнение, что такие машины из штопора не выходят. Я встречался со специалистами ЦАГИ по штопору, они очумели оттого, что я попал в такое положение на “154-й” и вылез из него...»

Агапов — один из тех немногих летчиков, о природном мастерстве которого говорили все или почти все. «Этот может полететь и на мет-

ле», — приходилось слышать и такое. Порой это вызывало и зависть коллег. Один из них однажды спросил его: «А что, ты считаешь, это хорошо быть таким хорошим?...» Невольно вспоминаю рассказ известного учебного-динамика ЦАГИ профессора С. Я. Наумова. Будучи совсем молодым инженером, он работал в КБ Туполева и был очень активен. Туполев его приметил, оценил, но однажды на совещании поднял и сделал замечание: «Очень умным тоже нехорошо быть. Садись...»

Случай Агапова с Мезохом на «154-й» считается уникальным. Взгляды на его природу и роли участников событий сильно различаются. Вот что писал сам В. Ч. Мезох: «Шли государственные испытания по аэродинамике, которые проводили Анопов и Никифоров, а одна машина-«двойка» летала на больших углах атаки. Вел эту работу туполевский летчик Сергей Тимофеевич Агапов, Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР. Мы с ним знали друг друга еще по Школе летчиков-испытателей, где учились в параллельных группах. Сильный летчик, очень смелый. А наш Малинин летал с ним вторым. Вместе они провели всю программу испытаний на больших углах атаки, летали на сваливание. Оставалось выполнить еще два полета, для летчика облета. Никифоров, получив звание Героя Социалистического Труда, ушел по болезни, сославшись на свой желудок. Б. А. Анопов после проведения аэродинамических испытаний Ту-154 пересел на свой любимый Ил-62. Тогдашний начальник нашего лётно-испытательного комплекса, ныне покойный генерал А. Г. Терентьев предложил мне стать ведущим летчиком-испытателем. Я три дня думал, интерес к новому самолету взял верх, согласился. И тут узнаю: разбился самолет в Праге, другой подломался в Дрездене, потом во Внуково... сгорела машина на взлете. Оказалась неотработанная сигнализация, интерцепторы не полностью убрались на взлете, произошел срыв потока со средних интерцепторов в боковые двигатели, помпаж — и падение. Причину этой аварии определил наш аэродинамик-методист Р. А. Теймуразов путем сравнения величины отклонения руля высоты в данном полете с величиной его отклонения по результатам продувки в аэродинамической трубе. Позже Рудольф Амбарцумович стал заместителем председателя МАК (Межгосударственный авиационный комитет), доктором технических наук, профессионалом в области расследования авиационных происшествий.

Поскольку я стал ведущим, мне предложили отлетать оставшиеся два полета на больших углах атаки, посмотреть, как ведет себя машина на этих режимах. До этого летать на больших углах атаки не приходилось, но согласился — победил интерес. Попросил Агапова, чтобы показал один полет, все режимы, а второй полет я должен был сделать сам с левого сиденья. Агапов согласился, но когда я приехал на вылет, он вдруг — не знаю, какая муха его укусила, — сказал, что до этого полета у них было все отлично, и предложил мне лететь самому. А он с правого сиденья покажет некоторые режимы. Я согласился. Показали мне выпуск аварий-



ного парашюта, аварийный люк, из которого можно выпрыгнуть. Чтобы прыгнуть из пассажирского самолета, надо быть мастером парашютного спорта. Хотя парашюты всегда брали, это был чистый формализм. Сидишь на парашюте, в защитном шлеме, как на истребителе. Выпуск аварийного противоштопорного парашюта осуществляется двумя кнопками на обоих штурвалах; кроме того, был резервный выпуск, механический, с помощью ручки (слева стояли две ручки, причем одинаковые, одна — выпуск, другая — сброс). И мы полетели. Агапов показал мне несколько режимов, я начал их повторять, выполнить хорошо с первого раза очень трудно, нужна тренировка. Отрабатывали торможение в разных конфигурациях (в полетной — на высоте 12 000 м и посадочной и взлетной — на высоте 6000 м), “дачи” с выходом на большие углы рулем высоты. Еще перед вылетом, когда мы шли к самолету, Агапов вспомнил, что забыл код сигнала ответчика. Я никогда не возвращался, отправляясь на вылет, то же посоветовал и ему, однако он не послушал. Получилось, что на предпоследнем режиме машину я несколько передержал. Агапов и Малинин отдавали штурвал рефлексивно с темпом полсекунды-секунда, так как чувствовали, что для самолета это предел. Я уменьшил темп до двух — двух с половиной секунд, хотелось посмотреть грани, а опыта полетов на этих режимах у меня не было. На больших углах атаки сначала начинается ощутимая тряска, потом, с 14–15°, — помпаж боковых двигателей. После этого угол атаки следовало довести до 20° и полностью отдать штурвал, чтобы вывести машину из этого режима, набирая скорость, со снижением, естественно. Но я чуть промедлил и когда полностью отдал штурвал, он уперся в приборную доску, а машина продолжала набор высоты с увеличением угла атаки. Тряска стала невыносимо сильной, фонарь заходил ходуном, казалось, вот-вот развалится. Тут же запомпил средний двигатель, бортинженер Валентин Спиридонович Игнатов докладывает: “Выключаю первый, выключаю третий”. Хотел уже выключить средний, но Агапов крикнул: “Что ты делаешь?! Без управления останемся!” Перевели средний двигатель на малый газ. Машина дошла до угла атаки (по расшифровке потом прочли) не то 34°, не то 40° и свалилась в левый плоский штопор, собственно, даже не в штопор, а в так называемое падение листом (за границей его называют «суперсрыв»). У них БАК-111 в свое время (тоже с двигателями на хвосте) разбился при таком падении.

Тряска прекратилась, стало тихо. С задраным носом самолет вращался влево, казалось, медленно, а после расшифровки узнали — со снижением 75 м/с. Когда началось падение, Агапов пытался отклонить рули и по штопору, и против штопора — никакой реакции. Он закричал: “Парашют!” Я нажал кнопку выпуска парашюта на штурвале, однако вращение не прекратилось. Агапов снова крикнул: “Парашют аварийно!” Я посмотрел влево: две одинаковые ручки. Забыл, какая из них «выпуск», а какая «сброс». Думаю, перепутаешь — еще хуже будет: парашют сбросится раньше времени, тогда вообще конец. Не стал их со-

всем трогать. Показаний скорости нет, указатель угла атаки зашкаливает... Мы сделали четыре витка, начав режим с 6200 м, и вышли только благодаря противошторному парашюту на высоте 2100 м. Я посмотрел на Агапова: белый, как стена. И вот самолет начал опускать нос, видимо, надуло парашют, появилась скорость. Убрали механизацию. Это была посадочная конфигурация с полностью выпущенными закрылками, предкрылками и шасси. Я сбросил парашют. Агапов доложил по радио: "Я свалился. Пришлите вертолет подобрать парашют!" Во время падения я был абсолютно спокоен в отличие от Агапова, потому что не чувствовал машину, а он чувствовал, при испытаниях хорошо изучил ее поведение. Я, конечно, понимал: ЧП по моей вине. Говорю: "Вали все на меня". Он так и сделал, рассказал о том, что было, и о том, чего не было, однако ни словом не обмолвился о том, что ЧП могло и не произойти, если бы в этом первом для меня полете он провел как следует подготовку.

Я предложил сесть с выпущенными интерцепторами. Приземлились, гляжу — нас встречает толпа. Среди встречавших увидел начальника летно-экспериментальной станции Лашкевича. Будучи ведущим инженером, он горел на Ту-95 с майором Перелетом, который погиб, когда прыгал оттуда. Потом инфаркт перенес. Старый авиатор, добрый, ко мне хорошо относился. Он обнял меня за плечи, отвел в сторону: "Что же у вас случилось? — спрашивает. — Давненько у нас штора на тяжелой машине не было, лет пятнадцать". Я ему рассказал. Потом провели разбор. На нем присутствовал Зосим, начальник летной службы ЖЛИиДБ (его называли Де Голль, очень похож был). На его вопрос я честно сказал, что передержал режим. Надо было раньше отдать штурвал, порезче и быстрее. Кроме того, у меня было подозрение, что произошел подхват — самопроизвольное увеличение угла атаки при неизменном положении руля высоты и штурвала. Самолет "арестовали", провели расшифровку. Действительно, подтвердился подхват, который и летчики, и аэродинамики (и наши, и туполевские) попросту "прохлопали". Можно понять наше удивление, когда "наука" в ходе разборов нам сказала: удивительно, что вас спас противошторный парашют, который ЦАГИ забраковал ввиду недостаточной площади купола.

Во главе с главным конструктором машины Марковым пришли к выводу, что при задней центровке (до этого при всех центровках стабилизатор на посадке переключался на 5,5°) надо переставлять стабилизатор на 3°, благодаря чему увеличится запас руля высоты от себя для вывода самолета с больших углов атаки. Что и было сделано.

После этого попросили полет повторить. Скажу, ощущение было не из приятных, еще хорошо помнилось пережитое. Затем заседала коллегия «Аэрофлота», на которую привезли А. Н. Туполева, выглядевшего дряхлым стариком. Присутствовали также министр авиационной промышленности Дементьев и наш новый министр Бугаев (тогда генерал-полковник). Главный инженер Разумовский доложил о том, что самолет

свалился в штопор, но благодаря энергичным действиям экипажа его удалось вывести. Упомянул и о противоштопорном парашюте. Туполевцы боялись, что я в свое оправдание начну охаивать самолет. Этого не произошло, за что они меня зауважали, между нами установились доверительные отношения.

В дальнейшем мне неоднократно приходилось летать на больших углах атаки, причем все происходило без сучка и задоринки — уже появился опыт, все выглядело совсем по-другому.

Начальник ЖЛИиДБ Герой Советского Союза генерал-лейтенант Благовещенский, воевавший в Испании и в Великую Отечественную войну бывший начальником ГНИКИ ВВС, известный тем, что, сопровождая Хрущева с Булганиным во время визита в Англию в 1955 году, без подготовки совершил полет на новом английском истребителе «Хантер» и показал такой высший пилотаж, что англичане ахнули, предложил наградить нас орденами Красного Знамени. Однако туполевская фирма посчитала, что делать это преждевременно: начнутся пассажирские перевозки, и если сведения об этом падении просочатся в печать, люди будут бояться летать на этом самолете. И награждение отложили...»

Когда с суждениями Владимира Чемгуевича Мезоха ознакомились С. Т. Агапов и Э. В. Елян, оба были весьма возмущены, но сдержанны: «Мезох так ничего и не понял...» Агапов уточнил: «Не было у нас кнопок на двух штурвалах — иначе я Мезоха ни о чем не просил бы. Ручки обеспечивали основной выпуск! Потом ему инженер подсказывал и показывал: “Аварийно! Аварийно!” Он нажал кнопку; машина находилась хвостом вверх и не почувствовала выпуска парашюта. Мезох тоже не почувствовал и решил нажать вторую кнопку, а это был аварийный сброс парашюта! Не разобрался до сих пор! И еще: средний двигатель никогда у нас не помпил! Он один и вытянул нас!...»

И по поводу сгоревшей машины во Внуково, о чем рассказывал Владимир Чемгуевич, туполевцы также дали исчерпывающее объяснение. «Большой загадки в причинах аварии не было, — рассказывал Ульянов. — В обломках нашли цилиндры управления внутренними интерцепторами, с закрытыми замками выпущенного положения. Сложилась следующая картина происшедшего. На самолете выполняли тренировочные полеты по кругу, без заруливания на стоянку. Внутренние интерцепторы выпускаются только на посадке. После очередной посадки экипаж не уб-



*А. С. Благовещенский*

рал интерцепторы и стал взлетать. В момент отрыва самолета, из-за срыва потока от выпущенных интерцепторов произошел помпаж и остановились внешние двигатели. Экипаж принял решение сесть на грунт прямо перед собой. Итог известен самолет — в дым, экипаж не пострадал. Сразу, после происшествия на туполевской базе провели эксперимент и подтвердили эту версию. Вывод прост: человеческий фактор. Благодарение Богу, мастерству летчиков, хорошей методической подготовке и длинной полосе ЛИИ: эксперимент прошел без потерь, даже двигатели не сожгли...»

После успешных испытаний самолета Ту-128 Агапов в сверхсжатые сроки провел в полном объеме испытания первой серийной машины Ту-154 в самых разных условиях. В это время разворачивалась работа по «144-й». Сергей Тимофеевич вспоминал: «Когда началась эпопея со “144-й”, Горайнов запил и лечился. Назначили командиром Еяна. Встал вопрос о втором пилоте. Я вполне был вправе рассчитывать на это место, — рассказывал Агапов. — Но вышел из больницы приболевший Козлов. Он не котировался особо, но он был начальником летной службы, притом всеми уважаемым и очень хорошим человеком, поэтому все мы согласились с его неожиданным желанием быть вторым пилотом на Ту-144... Когда Якимов уходил, он предложил: “Выберите сами себе своего начальника!” И мы выбрали Козлова. Он был моим лучшим другом, но он подходил всем! Это был замечательный человек, мягкий, душевный во всех отношениях, добрый, не хапуга. Это и замечательный летчик, очень грамотный, физически отлично развитый. Летал он отлично, чисто, хотя и бывало, что иногда терялся в нестандартных условиях. (Но это было у многих: у того же Мелешко, у Павлова). Конечно, он был несколько мягковат... Но мужик был хороший...»

Агапов был назначен дублером в экипаж Ту-144. Притом в приказе не разъяснялось, дублером кого — первого или второго пилота. Агапов вылетел на Ту-144 третьим. И очень многое сделал для этой машины. «Она мне нравилась больше всех других наших машин, — говорил Сергей Тимофеевич. — Сложнее машины (и интереснее) я не видел. Она требовала полного внимания и сосредоточенности. Невольно сравниваю ее с Пе-2. Я был инструктором на Пе-2 и Ту-2. Ту-2 по сравнению с Пе-2 — это корова! Пе-2, считай, был истребителем. Я на нем и бочки крутил, пилотаж делал. Но Пе-2 был очень строгим — на взлете и посадке. Я до сих пор не могу понять, почему оба винта на этом самолете были левого вращения? Я не раз видел, как мои курсанты крутились на взлете на 720°. Противоядием были разные обороты левого и правого моторов на разбеге. Но это требовало внимания и сноровки пилота. Машина была сложная, моторы старые, ненадежные, и бились на ней многие — почти каждую неделю. Некоторые курсанты боялись на ней летать и уходили под любыми предлогами.

Когда Миша Козлов разбился в Ле Бурже, — продолжал Агапов, — меня тут же вызвал министр П. В. Дементьев. Машина-то у Козлова была моя: мы ее подняли с Козловым. Еян со своим экипажем поднимал “еди-

ницу”, а Козлов, я и Дралин — “двойку”. Ее покрасили и перегнали в Жуковский для подготовки к салону в Париже. У нас был ведущим Первухин — племянник известного политического деятеля. И вот Дементьев спрашивает меня: “Что у вас было при перегоне машины из Воронежа в Жуковский?” Я отвечаю: “Ничего особенного не было, Петр Васильевич! Так, завалились маленько. Миша Козлов что-то зевнул...” Дементьев продолжал: “А Первухин, видимо, поделился в семье, что у вас был такой же случай, как в Париже!” Я говорю: “Не было такого!” На том разговор и кончился. А получилось так. Погода в тот раз в Воронеже была очень плохой. Мы неделю сидели там. И чудачили — друзей-то там много. Я говорю Мише: “Мы же сопьемся так, дорогой! Давай лететь! В любую погоду завтра давай полетим!” Прошли осмотр у врача. Нижняя кромка облаков была около 100 м. Взлетели. Машина — пустая. Врубили полный форсаж, чтобы быстро пройти облака: верхняя их кромка — невысоко. Я полез убирать переднее крыло. И перепутал — дал его на выпуск! Заметил это и сразу же стал убирать его. Пока я занимался этим, смотрю, машина накренилась влево, завалилась в облаках почти на спину, опустила нос... Авиагоризонта нет (картушка завалилась...), и Козлов с тревогой произнес: “Машина неуправляемая!” На полных газах она неслась теперь уже к земле. На борту ведущий инженер Первухин, бортинженер Дралин... Я резко сказал: “Беру управление!” Вырвал у Миши штурвал, выкручиваю его, вывожу машину из крена — по авиагоризонту. Руки у



*Встреча после долгой разлуки: К. А. Щербаков и Э. В. Елян, 2006 г.*

меня заняты. Кричу: “Уберите газ! Кто-нибудь — уберите газ!..” Так и не дождался. Сам изловчился, освободил руку и убрал обороты двигателей. А земля уже рядом — надо вытаскивать машину. Землю не вижу. Если б увидел — тоже сломал бы, наверное, самолет... А так — боюсь тащить штурвал сильно. Потихоньку, потихоньку, снимая усилия в продольном канале триммером, вывел машину при перегрузке чуть больше двойки на высоте 1200 м. Вздыхнул облегченно. Скорость по прибору — 600 км/ч, газ добавил и стал набирать высоту. Повернулся к растерянному, бледному Мише: “Козлов! Мой тебе совет: не умеешь пить — не летай! На, держи штурвал!” И бросил его. Ни слова больше не сказал. Первухин, очевидно, ничего не понял, он был далеко от нас, Дралин же, глуховатый по природе своей, плохо слышал... На одном из юбилеев в ресторане Первухин спросил меня много позже: “Тимофеич, ну скажи, что же у вас там было, когда мы перегоняли машину?!” Я ответил: “Боря, да ничего не было. Завалил мой друг Миша Козлов машину на спину. Вот и все. Ничего и не было”...»

Перед тем как лететь в Париж (а намечались в экипаж Козлов и Агапов), произошел такой случай. В Воронеже Елян и Агапов, а также штурман Руднев и оператор Щербаков демонстрировали Ту-144 Фиделю Кастро. После демонстрации на заводе состоялся прием, и на нем Щербаков хорошо выпил. В Москву с экипажем возвращался министр Дементьев со свитой, и на борту продолжалось торжество. В. Н. Бендеров, заместитель начальника базы по летным испытаниям, уклоняясь от пьянки, пошел в кабину экипажа. Но Агапов, как командир отряда, не желая выдавать состояние Щербакова, не разрешил Бендерову находиться в кабине. При этом он ссылаясь на общеизвестный порядок. Бендеров страшно обиделся. Щербаков же в самом конце полета, уже на рулежке, вышел в салон. Командир Ту-134 Елян резковато притормозил, и Щербаков просвистел мимо компании. Дементьев радостно констатировал: «О! Наш человек!..» После этого по указанию Бендерова Лашкевичу в Париж вместе Агапова полетел Валерий Молчанов.

— Валерка — хороший малый, — говорил Агапов. — Но он только вылетел на Ту-144 и сделал лишь несколько полетов. Он даже самостоятельно не летал на этой машине. Я ничего не имел против него. Но Козлову, как командиру экипажа, сказал прямо: “Миша, полетишь без меня — убьешься!” Говорю как на духу. И до сих пор на душе камень — словно накаркал тогда... Миша — неплохой летчик, но ему нужен был хороший второй пилот. Второй должен все видеть и в нужный момент подсказывать первому, помогать ему...

Однажды сидим мы в шашлычной с Мишей Козловым и штурманом Славой Колосовым — летали мы тогда на “128-й”. И Миша заговорил вдруг, не знаю уж почему, о своей боязни летать на этой машине... Бывают такие моменты — чувствуешь: не хочется лететь. И у него было такое. Конечно, я его подбодрил — довольно резкими словами. Было и такое. Знаю одно: летать он мог, но в сложной обстановке ему нужен был вто-

спрашивал. Я отнял у него штурвал и вывел машину. Он знал, что я сильный, и он подчинялся мне без звука... Летал он как-то со мной на Ту-154. Делали специально «хреновые» посадки — с «козлами», со всякого рода отказами. Он сидел совершенно спокойно и беспрекословно выполнял указания. Видно было, что он чувствует себя как за каменной стеной, а при этом у него прекрасно работают мозги...

Что же у него было при катастрофе в Париже? Если он был с передним крылом, как говорили, то машина у него была сбалансирована... На первых машинах, когда выпускалось крыло, резко менялись моменты тангажа. Потом, когда поставили автоматику, эта сложность в значительной мере была устранена... Не пойму, что у них могло быть. Но вот то, что Вы пишете, будто кто-то залез в коробку и изменил передаточные числа, — это для меня новое и может что-то объяснить. Потому что в нормальном варианте такой маневр, какой был у них, совершить нельзя. Таковы были ограничения! В первый момент Козлов, видимо, подрастерялся, потом все навалилось вперед... высота небольшая. Ему ничего не оставалось, как резко тянуть штурвал на себя...

Потом в Воронеже мы стали повторять эти режимы (был там и Туполев-младший с А. В. Болботом, заместителем министра). Помню их разговоры между собой, когда они смотрели записи наших полетов: «Вот-вот: похоже, похоже!..» А что похоже — нам не говорили. Известно, что у них-то были записи полета в Париже, которые скрыли от французов. Я впервые от Вас слышу, что кто-то залез в систему управления и впервые начинаю что-то понимать. Кинокамера? Она могла помешать в первый момент. Но не более того. Если б она мешала, они бы машину не сломали. В переходный момент на пикирование, когда Козлов отдал штурвал резко от себя, конечно, шороху и пыли было много. Пока разобрались — потеряли несколько секунд. Но машина уже пошла вниз! Повалялся вперед, наверное, не только Бендеров, но и штурман... Пока они все очухались, вылезли оттуда — прошло время...

— А что, разве члены экипажа не привязаны?

— Бендеров, наверное, нет. А Козлов и Молчанов тоже могли быть не привязаны. Не знаю. Я сам почти никогда не привязываюсь. Поясными привязываюсь, а плечевые неудобны, и обычно ими не пользуюсь — мешают работать. Так же и Козлов! Тем более когда режим простой, полет по кругу, а не какой-то сложный маневр, полет на сваливание или что-то в этом роде.

К нам приехала как-то французская комиссия, — продолжал Агапов. — И один их генерал спросил меня: «Слушай, а почему у вас такие недисциплинированные летчики? Вот Молчанов не включал переговорного устройства...» Я промолчал. Действительно, это обязанность второго пилота, но, возможно, дело совсем не в Молчанове... Во всяком случае переговоры экипажа в течение всего полета во Францию мы расшифровывали. А записей полетов на самом салоне мы не слышали и не знаем, что

говорили между собой члены экипажа в тот момент. Возможно, кто-то и слышал эту запись, но французам ее не показали...

После этой катастрофы машину стали дорабатывать и приступили к эксплуатационным испытаниям вместе с ГосНИИ ГА и «Аэрофлотом», а затем к перевозке пассажиров. Куча проблем: с большими расходами топлива, с отказами систем, с ложным срабатыванием систем предупреждения о пожаре, с вынужденными посадками — и вот наконец разрешение на пассажирские перевозки...

Первый рейс с пассажирами на Ту-144 выполняли Агапов в качестве командира экипажа и летчик «Аэрофлота» Б. Ф. Кузнецов (он сидел на левом кресле первого пилота, управлявшего машиной).

«Наш самолет, — говорил Сергей Тимофеевич, — по всем данным, какие мне известны, был получше “Конкорда”. Возможно, он был несколько сложнее по технике пилотирования. Вот когда мы сделали переднее крыло, французы и англичане были шокированы — это был шаг вперед. У них эффективнее была устроена система улучшения обзора на взлетно-посадочных режимах полета. У них был меньше вес машины, меньше угол при заходе на посадку и на земле, у них была короче носовая стойка шасси... Дальность и скорость полета у них также были поменьше, но расходы топлива — более предпочтительные. На число  $M=2$  они (как мы) не выходили, эксплуатационное значение числа  $M$  у них равнялось 1,7–1,8. Но сравнивать нашу и их машины сложно...»

Сергей Тимофеевич Агапов активно участвовал в испытаниях и доводке машины Ту-144. Он установил на ней 14 мировых рекордов — по скорости, высоте, грузоподъемности... Памятно многое, например выполнение продолженного взлета на Ту-144 при повышенных температурах в Алма-Ате. «Вот там было страшновато немножко, — вспоминал он. — Потому что при критической скорости, когда убирался один двигатель, пробегали почти всю полосу, хотя там она очень большая, и еле-еле отрывались. С вертолета, который нас сопровождал, да и с земли наблюдатели, видно, думали, что мы уже готовы!»

Однажды при заходе на посадку в Домодедове с аэрофлотовским летчиком при подходе к земле стали убирать газ, а он — не убирается. Дали газ, ушли на второй круг. Выключили эти два двигателя и сели на двух оставшихся...»

У Агапова на «144-й» был такой же случай, как и у Еяна после его демонстрационных полетов в Берлине на первой машине Ту-144, когда на самолете лопнул (или расстыковался) топливный трубопровод и топливо стало уходить наружу. Тогда экипаж Еяна совершил аварийную посадку в Варшаве. Так вот, у Агапова нечто подобное произошло в испытательном полете. Бортинженер Селиверстов обнаружил, что расход топлива чрезмерно велик. К счастью, были в своей зоне, и командир, поняв, что керосин уходит, принял решение возвращаться на свой аэродром. Машину посадили, и когда экипаж вышел из нее, то оказался... в лужах керосина — достаточно было малейшей искры, чтобы случилось непо-



правимое... Сергей Тимофеевич рассказывал позже: «Пришли, сели. Двигатели не выключали. Селиверстов слез по стремянке и подает сигнал: “Выключай побыстрее!” Выключил двигатели. Вышли — а встать негде: кругом толстым слоем керосин. Срочно вызвали пожарную машину... Как мы не загорелись — не знаю!»

Упущения и даже беды, связанные с топливом, — не редкость. У Агапова однажды был такой случай. При испытаниях Ту-128 в топливные баки самолета по ошибке не долили две тонны керосина. Задание было неординарное — полет на большие углы атаки. «Мы топливомерам обычно не верим, а верим расходомерам, — рассказывал Сергей Тимофеевич. — Выполнил я задание и вдруг обнаруживаю, что топлива у меня всего ничего. Подхожу к дальнему приводу — сдыхает один двигатель. Я его выключаю. Скорости нет, иду «колом». Кое-как сел. Не доругил до своего ангара: сдал второй двигатель, и я его отключил. Встал. Зосим подбегает. Человек всегда всего боялся и только мешал. И на этот раз — одни пустые слова. А все дело в забывчивости специалиста по заправке. Еще бы чуть-чуть, и искупался бы в Москве-реке из-за элементарной ошибки обслуживающего персонала...»

Если разделить всех туполевских летчиков на две условные группы всеобщих любимцев и остальных, то, без сомнений, Агапова можно отнести к первым. Их было не так уж много, и получить эту «привилегию» Сергею Тимофеевичу было особенно нелегко, потому что человек он прямой и довольно резкий в своих оценках. Многие определяла его работа, высший профессионализм... О себе он говорил: «Я удовлетворен тем, что своего добился. Я любил свою работу. Я любил рисковать. Я лез туда, где было сложно. Я не переходил никому дорогу, и меня все любили. Но и я своего не упускал... Когда Кульчицкий разбился, Туполев пригласил меня и сказал: “Будешь начальником летной службы. Набери себе кого хочешь и какие машины хочешь!” Я согласился. Взял себе “семидесятку” (Ту-160), “144-ю”, “154-ю”. Борисову оставил “45-ю”, а Ведерникову — “95-ю”. Вот были тогда три такие летные службы. У меня была служба №1 и право выбора летчиков, штурманов. Так продолжалось шесть лет, до тех пор, пока я не ушел с летной работы. После меня, в 1988 году, летную службу возглавил Матвеев...»

Об Андрее Николаевиче Туполеве у Агапова мнение определенное: «Вот кто понимал летчика! Помню, я высказал критическое замечание о характере изменения по скорости полета передаточного числа в системе управления. Конструкторы стали упорствовать в правоте своего решения, но Туполев потребовал: “Летчик просит — значит, надо сделать!”» С Алексеем Андреевичем Туполевым Агапов работал давно, еще когда он занимался крылатыми ракетами. Но сравнить его с отцом не мог при всем почтении к обоим.

С большим уважением Агапов относился к Якимову: «Деловой был мужик. Лишнего себе не хапал как начальник. Работал! Причем относился ко всем равно и справедливо. Если надо было — похвалит, а при необ-

ходимости — и выпорот. Знал всю нашу подноготную. Мог с нами и выпить... Мог и строго спросить...

Когда Коля Горяйнов пришел к нам, он был уже не тот. У нас были очень хорошие отношения. Он выпускал меня на Ту-22, опекал и был очень горд, когда слышал доброе обо мне. Передо мной на "22-й" слетал как-то Козлов и раскачал машину в полете. Когда слетал я, Горяйнов с нетерпением стал расспрашивать: "Ну как?" Костя Щербаков, летавший и с Козловым, своим кумом, ответил объективно: "День и ночь! Машина не шелохнулась!" Козлову вряд ли было приятно, а Горяйнов расплылся в довольной улыбке...»

Некоторые летчики считают себя белой костью. Ничего подобного не было у Агапова. Он уважительно говорил и о штурманах, и о бортради-  
стах... С Костей Щербаковым он познакомился и подружился, как толь-  
ко пришел на туполевскую фирму. Щербаков был тогда бортоператором



*Н. Ф. Майоров*

на Ту-22. Перед этим он летал оператором с Ковалевым на Ту-98 — предшественнике Ту-128. «Костя, — говорил Агапов, — очень толковый человек, хорошо разбиравшийся во всех вопросах, специалист широкого профиля. Самоучка с золотыми руками. И когда у нас на "28-й" штурманов не хватало, я его брал в свой экипаж. Работал он безукоризненно. Никогда лишнего ничего не говорил. На нем всегда висела вся записывающая аппаратура — на "22-й" и других машинах, вся электрика была на нем. Знал он все досконально. И никогда не было у него и следов какой-нибудь паники или неуверенности в самых сложных ситуациях. Он знал свое дело. И его все очень любили и любят сейчас. Он мог сделать все, о чем его просили... Пришел он к нам с Луховицкого завода. Мы его звали Костя-танкист.

Потому что когда-то он был радистом на танке. А потом перешел радистом на авиационный завод и стал работать бортрадистом на самолетах. Так попал к нам.

Изумительно работал бортрадистом Майоров. Прекрасно разбирался во всех вопросах. Это люди старой закалки. Хотя образование у них было не блестящее, они очень толково знали свое дело. Был он во всяких переделках. Может быть и справедливо он считал, что его заслуги недооценили. Майоров считал, что достоин звания Героя. «Хотя бы одного радиста наградили», — говорил он. Штурманов-испытателей тоже не баловали этим. Это вот только сейчас наградили этим званием Г. Г. Ирей-

кина и за несколько лет до него — Л. С. Попова. Это, конечно, несправедливость. Ведь все члены экипажа одинаково рискуют. К тому же их жизнь — не в их руках!..

Хороший штурман — Анатолий Васильевич Еременко. Ему трижды пришлось катапультироваться... Со мной на “128-й” летал хороший штурман Вячеслав Васильевич Колосов. Он довел эти “128-е”. Он погиб в 72-м году — его сбила ночью машина...

У нас были толковые бортинженеры. Старейшим был Борис Иванович Евдокимов. Человек, не имевший особого образования, он был настоящим самородком. С ним можно было летать спокойно и уверенно. Очень толковым бортинженером был Селиверстов.

Вообще одно из самых сильных впечатлений на туполевской фирме, когда мы только пришли, было связано не только с летчиками, но и с механиками, со всеми теми, кто помогал экипажам. В этом были свои крепкие и хорошие традиции...

В приводимых ниже агаповских оценках товарищей, иной раз резких и нелицеприятных, привлекает то, что они даны человеком, понимавшим, что никого не интересуют розовые, лакированные, причесанные портреты. Агапов мог спокойно сказать о ком-то: «Его никто у нас не уважал...» или: «Он был авантюристом...» Правом подобной оценки обладают лишь высшие авторитеты. Автор ни о ком сказать такого не мог... Но все же и Сергей Тимофеевич, прочтя рукопись, многие свои оценки смягчил. Исходил он из простого: «Не понравилось мне то, что летчики все — пьяницы, дебоширы и склочники! Как же мы летали тогда? Для кого же это написано? Если для нас, то нам известно еще больше, чем рассказано (все летчики выпивали — и не только летчики!). Если для родственников, им будет это неприятно. Если для молодежи — тем более: скажут, на кого равняться-то?»

Логика знакомая и неприемлемая. Конечно, автор всегда помнит и о родных, которых нельзя обижать, прежде всего неправдой, и о молодежи, еще более нуждающейся в том, чтобы увидеть реальную жизнь во всей ее сложности и истинной героике. И меня радует понимание большинства читателей рукописи. С. П. Авакимов, возглавлявший Летно-испытательный комплекс туполевской базы и видевший ее жизнь изнутри, говорил по прочтении рукописи: «Должен сказать, что атмосфера была именно такой, как она представлена в книге. Автор воспроизвел ее вполне правдиво, с разных точек зрения, давая умному читателю, послушав всех, сделать свои выводы. Закон джунглей, борьба за выживание характерны не только для слабых. Я не могу осудить никого, прочтя эту книгу. Все они для меня молодцы. Каждый из них увидел события из “своей амбразуры”...»

От себя добавлю: хотел бы надеяться, что написанное небезразлично для тех, кто хочет знать истину, кто не боится огласки ошибок и упущений, — иначе невозможно скорректировать ни себя, ни окружающий мир. Конечно, по возможности надо сделать все, чтобы родственники

героев и молодежь могли гордиться достойными делами и подвигами своих мужей, отцов, дедов, предшественников — в небе и на земле. Но что сделать с тем, что наши герои — земные люди, с их слабостями, недостатками, порою горькими. Важно также понять, что причины многих бед, аварий и катастроф не только и не столько в летчиках, сколько в тех, кто обязан думать о сохранении их нравственного и физического здоровья, кто обязан думать об их полноценном отдыхе и разгрузке после тяжелой и опасной работы, кто обязан думать, наконец, об их старости. В основе многих наших бед и в этом отношении — бедность страны. Но помимо отсутствия необходимых материальных средств очень скажется и отсутствие общей культуры в организации работ...

Автора никак не радуют слова одного из инженеров базы, сказавшего: «Гадючник показан в книге довольно точно. Интеллигентные летчики давно перевелись...» Но именно для того, чтобы было иначе, надо говорить правду. К тому же новое поколение летчиков-испытателей, штурманов, других членов экипажей, насколько я могу судить, активно избавляется от негативных традиций, помня подвиги героев, примеры мужества, высшего профессионализма, дружбы и товарищества.

«Мне довелось довольно много работать с Калиной, — продолжал Сергей Тимофеевич. — Именно он доводил после Алашеева “22-ю”, и эта работа, по-моему, была посложнее и поважнее его последующей работы — по Ту-124 и Ту-134. Он был уже человеком пожилым, естественно, осторожным. Ему доверял Марков. Калина перешел к нам из Луховиц. Всю войну он пролетал на транспортных самолетах, особо выдающимся талантом испытателя не обладал, но свою работу делал...

Харитонов — изумительный летчик, прошедший большую школу и в войну, и здесь, у нас. Но когда он стал летать на “22-х”, у него, как мне казалось, появилась какая-то боязнь. На той же “154-й”. Он начал ее испытывать вместе с Суховым. Но когда подошло время испытаний на больших углах атаки — на его, второй машине, он постарался от этой работы отойти. Летал по этой программе я. Бывало, я прилетал весь мокрый, соль проступала на плечах — от напряжения и жары. Он сочувственно спрашивал: “Ну что, тяжело, Сережа?” По-видимому, с возрастом у него стало барахлить и здоровье. Он никогда особо не рвался к сложной и опасной работе. Ту же “22-ю” он довольно спокойно отдал Борисову. Так Харитонов ее и не довел. У него тоже была однажды раскачка — без демпферов. Надо думать, он тогда натерпелся страху... На “134-й” он летал с удовольствием, мы с ним и в Париж летали. А на “22-й” — без желания. Но летчик, повторяю, был уникальный... Хотя и с какой-то зажатостью внутри...

Ковалева я знал плохо. Но он как человек мне не нравился. С гонорком был человек. Несколько взвинченный. С посадкой на речке — это он сам прошляпил...

Сухов — отличный летчик и обаятельный человек. Очень культурный, обходительный, выдержанный. Все было при нем. Грамотный, покладистый...

Бессонов — несомненно, хороший летчик. Но в своем правдоискательстве порой терял меру. Так было, в частности, когда он и его единомышленники хотели затравить Ельяна...

В Школе летчиков-испытателей Елян был, кажется, самым молодым лейтенантом. Сначала он был в ЛИИ. Потом попал в КБ Сухого. Человек он горячий — не сработался с Ильюшиным. Попал к нам. Летал хорошо. Может быть, главной его чертой была пунктуальность. Он очень хорошо готовился к полетам, досконально. У него не было такого таланта, чтобы сразу схватить все на лету. Он всего добился своим усердием и упорством.

Тимошок — это “постоянно второй”. Если его посадить слева, то он обязательно что-нибудь учудит. Однажды он, человек гораздо старше меня, попросил слетать на “104-й”. Я уступил ему левое кресло. Он посадил машину так, что “раздел” колеса. Подбежал Зосим и налетел на меня с матом: “Ты что, не знаешь, что ему нельзя доверять ничего?!”

Вот Сережа Борисов — летчик хороший. Когда мы его брали из Школы, ко мне подошел заместитель начальника Школы и его инструктор Александр Муравьев: “Сережа, возьми Борисова! Зараза — лучше меня летает!”» Вместе с Борисовым на фирму пришел также С. Б. Абрамов, о котором Агапов отзывался положительно.

Сергей Георгиевич Борисов возглавил экипаж модернизированной машины Ту-144, которая была использована совместно с американскими специалистами в качестве летающей лаборатории Ту-144ЛЛ. Ценные советы экипажу, и прежде всего его молодому командиру, дал именно Агапов. Об этом мне говорил сам Сергей Георгиевич. Машина Ту-144 не любила малые углы на посадке. Но новые двигатели — из-за их габаритов — не позволяли достигать столь же больших углов атаки на посадке, что и прежде. При больших углах атаки машина, планируя, «садилась сама», а на малых углах она просто падала. Без крыла планировали на скорости 310–320 км/ч. А потом снизили скорость до 270–260 км/ч. Агапов посоветовал поначалу держать скорость на посадке 320–330: полоса длинная, и парашют рассчитан на 350 км/ч. Как рассказывали потом Агапову члены экипажа, совет им очень пригодился...

Сергей Тимофеевич продолжал: «Шкатов летал хорошо. Но в последнее время стал здорово выпивать. Все мы не святые. Но ему это стало мешать работать.

Павлов был летчиком из спортсменов, и опыта у него было маловато. Но гонору-то как раз многовато: я все могу — дайте мне... Его как-то резко и справедливо оборвал Елян: “Куда ты торопишься, куда ты лезешь: дай мне, дай мне! Успеешь! До этого ты еще не дорос!” Елян, сам прошедший огни и воды, песочил его не зря: мы видели, что чаще всего гибли как раз спортсмены. Вот Толя Липко. Летал у Мясищева, испытывал. Нельзя, наверное, сказать, что недоучился. Впрочем, В. Н. Завадский с ним пришел — пилот от бога! Тоже спортсмен. Видимо, многое зависит и от человека.

Когда к нам приходили молодые из Школы, они все проходили через меня, — продолжал Агапов. — Пришли одновременно Талалакин, Мелешко и Молчанов. Я их начал вывозить на всех машинах, в том числе на “104-й”, она была посложнее “124-й” и “134-й”. Валеру Молчанова я выделил сразу. Было ясно, что у него все пойдет хорошо. Мелешко я сказал: “Леша, ты летать умеешь. Но работаешь грубовато. Сказывается «военная» подготовка. Нет чистоты, необходимой для испытателя! Надо это-



*В. М. Молчанов*

го добиваться, отрабатывать”. Талалакину сказал: “Андрей! Тебя надо еще повозить. У тебя вот такие-то и такие-то недоработки!” Он никогда не возражал: “Пожалуйста!” Мелешко и Молчанову я поставил “пятерки”, а Талалакину — “четверку”...

Талалакин, по моему мнению, — рядовой товарищ. Выбор его в качестве командира экипажа на первую опытную машину Ту-204 неслучаен, конечно. Матвеев как летчик гораздо сильнее его. Но Талалакин часто бывал в КБ, много работал с конструкторами, на макете. Это оказалось важнее. Но Матвеев, повторяю, на голову выше его как летчик.

Я сам, будучи начальником летной службы, принимал Солдатенкова на работу. Но ничего особенного о нем как о летчике сказать не могу.

Журавлева я знаю не очень хорошо. После распределения к нам Миная, Косырева и Журавлева Косырева забрал Ведерников на тяжелые машины, а Журавлева я забрал к себе, предварительно переговорив в Школе. Когда я сам впервые пришел в Школу, нас предупредили: “Здесь так: если ты хоть раз где-то наследил, ты всю жизнь будешь с «отметкой». Потом отмываться будет трудно или невозможно...” Действительно, многие, попав в какой-нибудь переплет, свыкались с мыслью о себе как невезучем. Такие оказывались нередко на вторых ролях. Но вот тот же Елян. Не давали ему хода где-то на первых шагах. Но он своего все же добился! Многое зависит от характера. В пору расцвета у нас было около 20 летчиков, но широко известными стали далеко не все.

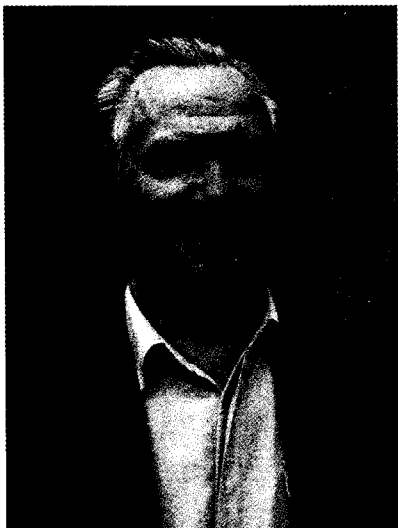
Вот тот же Матвеев. Человек настырный. У меня какое-нибудь сложное задание. Он: “Тимофеич! Можно я с Вами?” Я ему старался показывать все, что возможно. Я его выпустил самостоятельно на “28-й”. Я его познакомил основательно со “144-й” и дал ему допуск на этой машине. Этот человек стремился к самостоятельности и гордился ею. Это мой самый талантливый ученик.

Прекрасно начинал другой мой любимый ученик — Валера Молчанов. Я думал так: человек хорошо летает, эрудированный, грамотный, человек умеет ладить со всеми, умеет говорить мягко, но при этом при-

держивается твердых убеждений — вот наш будущий начальник летной службы. Но не повезло...»

Очевидна субъективность (и это — достоинство!) оценок таких самостоятельных, глубоких людей, как Агапов. Приблизиться к объективному взгляду на отдельные личности и события можно единственным способом, которым мы стараемся пользоваться: рассмотрением многих оценок, данных многими и разными людьми.

Возвращаясь к сравнению Ту-144 и «Конкорда», Сергей Тимофеевич заметил как-то: «Я считаю, что наша машина гораздо лучше. У нас скорость больше, правда, у нас и вес побольше. Дальность у нас — также больше. Бугаев был против нее из-за большого расхода топлива. Дальность полета до Алма-Аты и Новосибирска его не устраивала. С полетами до Алма-Аты он соглашался потому, что они шли за наш счет, а не за счет «Аэрофлота». С колесовскими двигателями — их потом поставили — мы без посадки долетали до Хабаровска. Проблема двигателей была серьезной. Надо было снизить расход топлива. Машина тогда пошла бы...»



*С. Т. Агапов, 2006 г.*

Действительно, одна из наших главных проблем — это проблема двигателей. Негативно она проявилась и в судьбе проекта самолета Ту-144. На первом опытном самолете стояли двигатели Н. Д. Кузнецова с большими форсажными камерами, обеспечивавшие нужную тягу на крейсер-

ском числе  $M=2$ , но имевшие неприемлемо большой расход топлива. На серийном варианте самолета с двигателями Н. Д. Кузнецова километровый расход был заметно уменьшен (до 16 кг/км по сравнению с 26 кг/км первого опытного самолета). Но только в 1974 году совершил первый полет самолет Ту-144 с новыми двигателями П. А. Колесова, километровый расход топлива которого составил уже 11,2 кг/км. Казалось бы, очень хорошо. Но у «Конкорда» километровый расход на крейсерской скорости был равен 8,5 кг/км.

Л. Л. Селяков призывал «наконец разобраться в причинах все прогрессирующего нашего отставания в аэродинамическом совершенстве наших пассажирских самолетов». И правильно делал. Но в качестве критерия брал отношение аэродинамического качества к удельному расходу топлива. По этому критерию отставание наших пассажирских самолетов, даже самых совершенных Ту-204 и Ил-96, от аналогичных А-330, А-340, «Боинг-777» действительно велико (примерно 25 против 35). Однако все дело в знаменателе, в расходе топлива, но не в аэродинамике.

Справедливости ради надо сказать, что у нас хоть и редко, но бывали удачи и в создании двигателей. Достаточно вспомнить поршневого мотор М-34 А. А. Микулина, бесфорсажный высокоэкономичный ТРД М16-17 П. Ф. Зубца, Д30-НК-8...

Самолет Ту-144, по убеждению летчика-испытателя ГосНИИ ГА В. Д. Попова, был лучшим самолетом советской авиации. «За 3 часа 14 минут мы долетали до Хабаровска, — говорил он. — Минутой больше продолжался обратный беспосадочный полет! За 19 минут до начала снижения мы могли умчаться на 2000 км! Могли выбрать любой запасной аэродром: в Магадане, Петропавловске, во Владивостоке, на Сахалине...» Самолет летал без ограничений — после того как на него поставили двигатели РД-36-51А П. А. Колесова. Двигатели НК-144А Н. Д. Кузнецова были явно менее экономичными, потому у первых самолетов Ту-144 была недостаточная дальность полета.

Агапов рассказывал, что без посадки в Хабаровск они летали мало — всего несколько раз (впервые, как уже говорилось, во главе с Борисовым). А на обыкновенной машине, на серийной «144-й», при этом надо было делать промежуточную посадку — в Новосибирске. Однажды полетели в Хабаровск напрямик, на машине с колесовскими двигателями, но вынуждены были сесть аварийно из-за ложного, как потом оказалось, срабатывания сигнала «пожар двигателя» — в районе Ханты-Мансийска. Бортинженер, увидев этот сигнал на стоп-кране двигателя, немедленно (и опрометчиво) его выключил, не доложив командиру. На большой высоте двигатель вновь не запустить — поэтому надо было снижаться. Но даже запустив благополучно, можно и не дойти до Хабаровска. Топлива обычно было впритык (не больше, чем на один дополнительный круг) — даже в условиях нормального полета. Сели благоразумно в Новосибирске, слив топливо. Потом убедились, что и у новых, усовершенствованных датчиков пожара произошло ложное срабатывание...

После этого министр авиационной промышленности Казаков, на которого наседали Бугаев с претензиями по дальности полета «144-й», потребовал в доказательство надежности и эффективности машины слетать без посадки в Хабаровск высокопоставленной команде. В нее вошли заместитель министра авиационной промышленности А. В. Болбот, начальник ЛИИ В. В. Уткин, А. А. Туполев, П. А. Колесов, а также заместитель министра МГА И. С. Разумовский. Именно эту машину встречал в Хабаровске Елян. Эта делегация возвращалась в Москву на его Ту-154. Причем в Новосибирске, где машина должна была сесть для дозаправки, у них возникли неполадки с выпуском шасси. Тогда на высоте оказался бортинженер Б. И. Евдокимов. Так с приключениями они и добрались до Москвы... «144-я» тоже возвращалась в Москву с промежуточной посадкой, но в Белой. На пути в Хабаровск ветер — попутный, туда долетали примерно за 3 часа 20 минут, а обратно — встречный! Поэтому возвращались, не спеша и не рискуя, на дозвуковой скорости...



М. В. Ульянов говорил: «Агапов рано ушел из числа действующих летчиков-испытателей: у него забарахлило сердце. Летчик этот знаменит тем, что когда заказчики начинали наседать чрезмерно, он говорил — по любому поводу — коротко: “Летать надо уметь!” Между прочим, Сергей Тимофеевич на машине Ту-154, о которой сам говорил вскользь, провел очень важные испытания. Я был у него ведущим инженером на «единичке» — первом серийном самолете. После того как Горяйнов ушел, пришел Агапов. И мы быстро, четко провели (без всяких приключений) серьезную работу: вся прочность, вся топливная система, двигатели, все предельные режимы по прочности — закрылки, стабилизатор, шасси... Много нам приходилось делать “расходных площадок”. Я ему говорю: “Сережа, высота такая-то, скорость — такая-то! Режим двигателей такой-то...” Сергей выполнял задания, режимы очень быстро, и машина у него была как влитая; площадочки — на заглядение... У него была поразительная память. Он никогда не делал особых записей, и не имел планшеток; казалось также, что он никогда не читал и полетных листов, — так быстро он их просматривал. Вместе с тем бывали случаи, когда в полете ему называли следующий режим, а он отвечал: “Но в полетном листе — не так!” Все он помнил и все знал. Мог согласиться с какими-то изменениями, перестановками режимов полета, если видел этому четкое объяснение... Быстро схватывал и реагировал. Он — молодец!»

По поводу катастрофы Ту-144 в Ле Бурже мы говорили с Сергеем Тимофеевичем задолго до новых публикаций о ней. Агапов, много летавший с Козловым, предполагал:

— Я думаю, там что-то случилось с управлением. Самолет — даже при отдаче полностью штурвала от себя — не мог при нормальной работе системы войти в такой угол пикирования...

— Есть предположения, — спросил я Сергея Тимофеевича, — что мощный клевок вниз был связан с передним крылышком, возможно ли это, по Вашему мнению?

— Да нет! Я ходил с передним крылом до числа  $M=0,9$ . Такого не было. Сам выпуск переднего крыла давал кабрирующий момент. Сначала мы его снимали вручную, а потом на последних машинах была сделана автоматическая компенсация...

Что касается версии Борисова о причинах катастрофы Ту-144 в Ле Бурже, Агапов не мог согласиться и с ней. Он считал, что общего с тем отказом, который был у Борисова в системе управления Ту-154, на «144-й» было мало, поскольку их системы управления — разные. Он рассказывал: «Мы с Молчановым повторили режим, который был у Борисова на Ту-154. Там был отказ автоматизированной бортовой системы управления. Самолет опускал нос, и надо было, приложив очень большие усилия, не допустить этого. Вдвоем с молодым здоровяком Молчановым мы пересилили управление и вывели машину в горизонтальный полет. Думаю, что этот случай отказа на Ту-154 не подходит к объяснению того, что случилось на Ту-144...»

В качестве одного из наиболее авторитетных в коллективной книге «Правда о сверхзвуковых пассажирских самолетах», которую написали известные специалисты ОКБ Туполева, ЦАГИ и ЛИИ В. И. Близнюк, Л. Е. Васильев, В. М. Вуль, В. Т. Климов, А. Д. Миронов, А. А. Туполев, Ю. Н. Попов, А. Л. Пухов, Г. А. Черемухин, рассмотрено мнение главного специалиста ОКБ Туполева в области систем управления Вадима Михайловича Разумихина. Об этом человеке при самых разных обстоятельствах уважительно (и с основанием) говорили многие летчики.

«Никакой договоренности между СССР и Францией о неразглашении причин гибели Ту-144 не было, — писал он. — Более того, французы удивлялись и поражались, как русские придумывали одну версию за другой, с тем чтобы как-нибудь свести концы с концами в фактическом материале. В результате и появилась гипотеза о самолете “Мираж” и кинокамере, попавшей в основание штурвальной колонки Ту-144 и заклинившей ее.

Действительно, мы — инженеры лаборатории, где проводилось стендовое моделирование — по указанию сверху изготовили макет этой кинокамеры и кидали ее в нишу пола, где находилось основание штурвала. А французы удивлялись — ну как это русские до этого додумались! Однако для того, чтобы кинокамера однозначно легла как надо, отверстие в полу на стенде было специально распилено. К сожалению, главная наша задача состояла в том, чтобы не говорить правду, а как-нибудь закрыть дело. После долгого сопротивления, поняв, что к ним серьезных претензий нет, французы сдались. В результате год спустя появилось «сообщение о расследовании катастрофы самолета Ту-144 3.06.73 г. в Ле Бурже».

13 февраля 1996 года по ЦТ был показан документальный фильм «Самолет, которого не было», в котором Э. Крупянский (в 70-х годах он был начальником службы эксплуатации в ЖЛИИДБ и был в Ле Бурже в июне 1973 года) рассказал, каким образом нашли «черный ящик» МСРП и его пленку. Кассета с пленкой тайно была вывезена из Франции, записи расшифрованы и проанализированы (все это сначала хранилось в личном сейфе министра авиационной промышленности СССР П. В. Дементьева).

Из расшифровки следует, что после выполнения «горки» и выведения самолета в горизонт, в момент установки переднего крыла (ПК) в убранное положение, рули высоты (элевоны) отклоняются на пикирование. Летчики тянут на себя штурвал, пытаясь выправить траекторию. На высоте 300–400 м дается команда «выпустить переднее крыло». После схода ПК с упора рули высоты прыгают на кабрирование, самолет выходит на разрушающую перегрузку, и сначала левое крыло, а затем фюзеляж не выдерживают и разрушаются. Двигатели работали до конца. (Еще одна версия англо-французских журналистов о прекращении поступления топлива в моторы не подтвердилась.)

В результате расследования материалов катастрофы секретная комиссия МАП с участием ведущих специалистов ОКБ, ЦАГИ, ЛИИ установила, что причиной такого поведения самолета стало неожиданное под-

ключение незадействованного экспериментального сигнала в продольном канале СУУ (системы улучшения устойчивости и управляемости) АБСУ (автоматической бортовой системы управления самолетом). Этот дополнительный сигнал продольной управляемости включается тумблером с пульта передаточных чисел (ППЧ) АБСУ, и, кроме того, по алгоритму, заложенному в АБСУ, этот сигнал подключается к работе только при убранном ПК.

Перед отлетом из Москвы в Ле Бурже пульт ППЧ должен был быть закрыт специальной панелью (крышкой) и опечатан. Однако когда после катастрофы ППЧ был найден, то обнаружили, что крышка и пломба сняты, но это не было результатом удара самолета о землю.

Установлено, что из 20 тумблеров, расположенных на ППЧ, включены были только два, которые подключают к системе АБСУ сигналы боковой и продольной управляемости (Хэ и Хв)...

Вероятно, вечером 2 июня 1973 года руководство ОКБ после долгих споров приняло решение переплунуть «Конкорд». Было решено во время прохода над взлетно-посадочной полосой... выполнить крутую «горку», в конце ее убрать переднее крыло, а далее закончить полет, как запланировано. Такой проход не отрабатывался, не заявлялся, что, вообще говоря, является нарушением правил демонстрационных полетов на выставке. М. В. Козлов, по свидетельству очевидцев, долго не соглашался, но потом его уговорили. Доложили министру авиационной промышленности П. В. Дементьеву, он дал согласие...»

Пожалуй, впервые громко названо столь высокое имя — без каких бы то ни было опровержений в дальнейшем...

В. М. Разумихин продолжал: «Никаких отказов на борту не было, просто имело место трагическое стечение различных обстоятельств и последовательных ошибок начиная с 26 марта 1969 года, основные из которых следующие:

- принятие 26 марта 1969 года решения об установке на борт самолета АБСУ с экспериментальными сигналами. Система должна сначала отрабатываться в лаборатории на стендах, затем она моделируется и только потом устанавливается на борт;
- отсутствие в техдокументации четких указаний, направленных на исключение любой возможности подсоединения экспериментальных сигналов (электрические разъемы датчиков оказались подключенными, несмотря на указания цехам «разъемы отключить и прибортовать»);
- принятие решения об изменении профиля демонстрационного полета без согласования со специалистами и без проверки этого режима в летных испытаниях;
- принятие экипажем самостоятельного решения о снятии крышки с ППЧ и включении тумблера сигнала Хэ. И если сигнал Хэ включен был сознательно, то включение сигнала Хв, очевидно, было случайным.

Сопутствующим фактором явилось то, что не были закончены необходимые испытания на предельных по прочности режимах, крыло само-

лета не было доработано по прочности, и в результате разрушение произошло на перегрузке 4,0 вместо перегрузки 5,0 по расчету.

Я не был участником аварийной комиссии, не видел секретных отчетов по аварии, но я знаю систему СУУ, я ее автор, и по результатам копии расшифровки последних 30 секунд полета самолета Ту-144 3 июня 1973 года, которая попала ко мне случайно, по обрывкам рассказов очевидцев и участников расследования, некоторым другим материалам мне удалось составить более или менее понятную версию всех событий того июньского полета...»

Авторы книги, приводя разные версии, с наибольшим доверием относятся к версии Разумихина, а также главного (и по положению, и по знаниям) аэродинамика ОКБ Георгия Алексеевича Черемухина: «Наиболее вероятна последовательность событий, построенная Г. А. Черемухиным, который с первых дней после катастрофы участвовал в расследовании и имел возможность тщательно изучить все материалы. По его мнению, связь между уборкой и выпуском переднего крыла и неадекватным поведением самолета доказаны убедительно. После завершения работы комиссии он много раз изучал материалы и обратил внимание на следующее.



*Г. А. Черемухин*

1. Ряд свидетелей, в том числе французский механик, помогавший нашему техническому экипажу при подготовке самолета Ту-144 к полету, письменно подтвердил, что перед полетом 3 июня 1973 экипаж семь раз выпускал и убирал переднее крыло.

2. Из локационной проводки видно, что после первого прохода и выпуска переднего крыла самолет неожиданно был направлен экипажем на другую ВПП, где обычно совершали посадку самолеты, уже завершившие выполнение демонстрационной программы. Затем, так же неожиданно развернувшись, вышел на полосу 030 для продолжения демонстрации. При этом на высоте около 2000 м элевоны были отклонены на половину минимального хода на пикирование.

3. На одной из любительских пленок был снят процесс уборки переднего крыла и хорошо виден «клевок» самолета на пикирование после полной уборки переднего крыла.

4. Экипаж принял решение на уборку переднего крыла на высоте более 2000 м, тогда как по плану полета предусматривалось использование высоты полета не более 400 м.

Георгий Алексеевич выдвигает еще одну версию возможной причины катастрофы самолета Ту-144. Она связана с установкой на борт экспериментального блока, о котором говорит В. М. Разумихин, включившегося в контур системы управления. И хотя по документации этот блок

должен был быть отключен еще на серийном заводе путем снятия штепсельных разъемов, имеется большое количество доказательств того, что он отключен не был или был отключен только при помощи переключателей на экспериментальном пульте, который расположен на задней стороне спинки пилотского кресла командира экипажа. В демонстрационном полете пульт должен был быть закрыт специальной крышкой. Но анализ обломков показал, что по неизвестным причинам во время демонстрационного полета 3 июня 1973 года крышка была снята, что давало возможность непреднамеренно (случайно) включить переключатели».

Авторы книги отмечают, что эта часть анализа практически совпадает с выводами В. М. Разумихина.

«Но главное, по оценкам Г. А. Черемухина, заключалось в том, что экспериментальный блок вырабатывал дополнительный сигнал, подаваемый на рули, пропорционально величине нестриммированности штурвала, изменяя как бы привычную пилотам связь между положением штурвала и элевонами. Чтобы исключить эти нарушения, пилот должен был постоянно триммировать штурвал, то есть постоянно снимать возникающие на штурвале усилия (практически до нуля). Вторая особенность этого режима была связана с тем, что блок включался — отключался только при уборке и выпуске переднего крыла. Поэтому уборку и выпуск переднего крыла следовало проводить только при стриммированном штурвале, чтобы не получить скачка на отклонение элевонов. Экипаж этого знать не мог, но он почувствовал это влияние в полете 2 июня 1973 года, чем объясняется многократная отработка переднего крыла на земле и первые действия на высоте 2000 м. Г. А. Черемухин так объясняет особенности полета самолета Ту-144 в тот злополучный день:

- После первого прохода при выпуске переднего крыла опять, как и 2 июня, получили «клевок» самолета и сначала решили прекратить полет. Начали заходить на соответствующую ВПП. Обстановка нормализовалась, и психологически понятно решение экипажа продолжать выполнение демонстрационного полета. Возможно, экипаж считал, что больше перестановки переднего крыла не потребуется.

- После второго прохода над ВПП и набора высоты 400 м пилоту не удалось вывести самолет в горизонтальный полет (как это было запланировано) из-за того, что экспериментальный блок «съел» ход штурвала. Экипаж мог воспринять ситуацию как отказ и принял решение выпустить переднее крыло для выхода в горизонтальное положение (хорошо подтверждается двумя фотографиями с самолета «Мираж»).

- Но в горизонтальном полете, после уборки переднего крыла, блок отключился, и весь «съеденный» ход штурвала преобразовался в сигнал, который вызвал отклонение элевонов вниз на  $10^\circ$  с известными последствиями.

- Хорошо понимая, что «все зло от переднего крыла», экипаж немедленно начал выпуск переднего крыла (технически это 3—4 секунды)....

- Естественные действия экипажа на вывод самолета из пикирования совпали с моментом включения экспериментального блока, что при-

вело к скачкообразному движению элевонров вверх, достаточному для того, чтобы получить предельную перегрузку. Элевонры пошли вверх, потому что пилот тянул штурвал на себя, а не от себя, как это было при переходе в пикирование...».

Логичная увязка всех известных фактов позволяет считать, что техническая версия катастрофы, разработанная Г. А. Черемухиным, наиболее вероятна.

По нашему глубокому убеждению, — продолжают авторы книги, — у катастрофы не может быть одной причины. Всегда идет развитие сложной причинной ситуации с накоплением отрицательного потенциала, когда каждая отдельная причина не приводит даже к опасной ситуации, но вместе они образуют снежный ком нарастающих событий, которые и заканчиваются катастрофой. Так было и в случае Ту-144. Спешка в подготовке самолета к выставке привела к тому, что самолет по многим системам не был испытан в необходимом объеме, не проверен по всем системам, не введены необходимые ограничения по режимам и условиям демонстрационного полета. Программа демонстрационного полета не была проверена специалистами и не была утверждена на методическом совете. Экипаж не выполнил необходимых тренировок...

Единственной ошибкой В. Н. Бендерова, Б. А. Первухина, Э. В. Еяна (который, безусловно, присутствовал при принятии всех решений как старший летчик самолета) и М. В. Козлова было то, что они не отказались проводить изменения в программе. Но тот, кто помнит то время, тот знает, что это было практически невозможно. Административные методы управления исключали активное сопротивление некомпетентному влиянию начальства.

В полете, мы полагаем, возможным “спусковым механизмом” стала все-таки встреча с “Миражом”, который, внезапно появившись с левой стороны сверху, как минимум отвлек внимание командира корабля М. В. Козлова. Как максимум внезапное появление “Миража” заставило М. В. Козлова достаточно резким движением отвернуть самолет вправо-вниз. Этот момент практически совпал с моментом уборки переднего крыла и переключением передаточных чисел. По действиям экипажа видно, что в начальный период поведение самолета было для них неожиданным. Но даже в это короткое время экипаж, и в первую очередь его командир, проявили поразительное летное мастерство. Мгновенно дается и исполняется команда на уборку переднего крыла и принимаются действия по выводу самолета из пикирования. К сожалению, на недоведенном самолете в отдельных зонах были неусиленные места, которые обычно дорабатываются по результатам прочностных испытаний. На перегрузке произошло разрушение конструкции самолета. Ни в одном элементе полета экипаж не нарушил инструкции и никакими особыми действиями не усугубил развитие ситуации. Абсолютно беспочвенной является версия о возможной виновности В. Н. Бендерова. Экипаж стал заложником сложившейся ситуации...»

Таков главный вывод большого, авторитетного коллектива авторов книги «Правда о сверхзвуковых пассажирских самолетах», попытавшихся понять причины одной из самых болезненных и затуманенных наших катастроф.

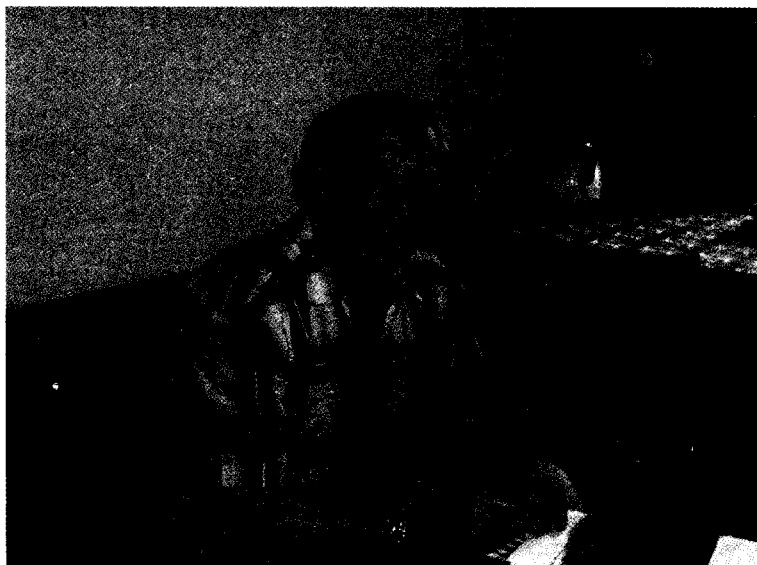
О том, что же произошло в Париже, я спросил С. П. Авакимова. Он сказал:

— Там все очевидно. Точка зрения Разумихина, конечно, правильная. Сработала рулевая машинка. И почему она сработала — понятно: потому что несанкционированно включена была “управляемость”. Там вопрос в другом: почему она оказалась включенной? Нелогичная работа продольного канала с включенной «управляемостью» была отмечена на этом самолете за полгода до катастрофы во время рулежки. Борис Первухин ее выключил, и все встало на место. Управление осталось на чистой механике — без вмешательства автопилота в продольном канале. Дабы этого не происходило в будущем, приняли решение эту систему отключить, так как алгоритмы ее настройки были приблизительными и в полетах она ни разу не включалась. (Да и вообще возможность и необходимость использования этого канала коррекции управляемости по тангажу предполагалось оценивать на стендах и в полетах не в ближайшем будущем.) Для этого расстыковали штепсельные разъемы, оставив все остальное (пульт и тумблеры) в прежнем виде. А потом, в мае, перед самым Парижем (это мы уже потом, после катастрофы, увидели, когда стали просматривать осциллографические записи, прежде на это никто внимания не обращал) выяснилось, что, оказывается, эти сигналы вдруг снова “задышали”. То есть какая-то “бдительная” рука, увидев расстыкованные и прибортованные штепсельные разъемы, решила “навести порядок” на борту и несанкционированно их состыковала, возможно не понимая, что делает. Но злосчастный тумблер в кабине всегда был выключен, и Борис Первухин — я летал с ним помощником и видел это — держал его под контролем: он всегда снимал с пульта крышку в полете, чтобы держать этот тумблер перед глазами. Он понимал, что при включении этого тумблера управление работало “наперекосяк”. Кстати говоря, в том печальном полете этот пульт был тоже открыт. И даже когда обломки привезли в Жуковский, я видел этот пульт, и выключатель был включен. Там два выключателя: один был нужен им, и они, похоже, включили его сознательно, для того чтобы маневрировать поэнергичнее, а второй был включен либо ошибочно, либо несанкционированно. На мой взгляд, больно много народу было в кабине, и думаю, что просто кто-то штанами зацепил этот тумблер. Потому что сознательно его включить не могли...

— Разумихин говорил мне, что если кто и мог это сделать, так это только Бендеров. И то, мол, по незнанию. Можно ли такой грех на душу брать? — усомнился я.

— Нет, нельзя! Прежде всего, все знали, что электрическая цепь была отключена. Поэтому тумблер можно было дергать сколько угодно.

— Но тот же Разумихин говорил, что на заводе по ошибке подсоединили кабели этой цепи.



*С. П. Авакимов*

— Правильно! Подсоединили. Но экипаж-то об этом не знал! Так что какой смысл было дергать тумблер, который отключен.

— Он полагал, что это было сделано Бендеровым ошибочно...

— Думаю, дело в толпе, которая была в кабине...

— Разумихин предполагал, что, поскольку Первухин был в салоне, а Бендеров — в кабине, только он и мог включить...

Авакимов не согласился с этим: «Думаю, что Бендеров никогда такой глупости не допустил бы. Для чего нужен был “перекресток” — понятно (для отработки руля поворота в крене, и этот режим, предназначенный для повышения маневренности самолета в боковом движении, был проверен в полетах). А пробовать что-то непроверенное в продольном канале?! Ну мы все-таки авиаторы! Я считаю, что сознательно включить этот тумблер было невозможно! Что же касается самого заключительного самостоятельного и ставшего смертельным маневра, то для самолета, по моему мнению, он вовсе не был смертельным, не оказался включенным тумблер управляемости по тангажу и не совпал при этом момент вывода из «горки» в горизонтальный полет с окончанием уборки переднего крыла. Ведь причина перехода в глубокое пикирование элевонов вниз в результате резкого изменения передаточного числа в канале Хв — продольной управляемости в момент постановки переднего крыла на замок убранного положения (в полном соответствии с заложенным алгоритмом!!!). И хватит охаивать своих погибших товарищей — участников “тайной вечери”, пытаться уличать их в безграмотности и необоснованном авантюризме. Ничего смертельного для само-



лета и себя они не придумали, самолет мог выполнить этот маневр, если бы не... роковое стечение обстоятельств. Как, кстати, практически в любой авиакатастрофе».

Прочтя рукопись этой книги, Авакимов детализировал свою оценку. В частности, это касалось уточнения происшествия при взлете Ту-144 с Воронежского завода, когда выявилось несанкционированное включение сигнала «управляемости». Ничего общего в том взлете Козлова с Агаповым в Воронеже с тем, что произошло в Ле Бурже, не было. Анализ этого взлета был потом самым тщательным: потому, помимо прочего, что экипаж вышел за ограничения по скорости для переднего крыла. О том, что сигнал Хв подключался и в Ле Бурже, Авакимову было известно уже через месяц после катастрофы. Тогда В. М. Кулеш сказал ему определенно, что сработала рулевая машинка, и сработала в соответствии с заложенным алгоритмом. Таким образом, тогда же прояснилась и причина катастрофы. Наверное, она оставалась известной достаточно узкому кругу людей, поскольку официальная версия годы оставалась устраивающей многих.

«О том, что включался сигнал Хв, и не так, как надо, — уточнял Сергей Петрович, — нам стало ясно в конце декабря 1972 года. Помню, поздно вечером выкатили мы самолет после доработок. Очень торопились перегнать его в Воронеж — для демонстрации президенту «Аэроспас-яль» Зиглеру. Как обычно, полагалось сделать сначала рулежку. Запустили двигатели. В какой-то момент предварительных проверок Козлов вдруг говорит: “Ребята, у меня что-то рули прут не туда!” Борис Первухин, сидевший боком по полету позади командира, при мне открыл этот самый пульт передаточных чисел — ППЧ автопилота, который располагался перед ним, между вторым пилотом и бортинженером — рядом с РУДами. Он снял крышку пульта, имевшего множество переключателей, с помощью которых менялись передаточные числа по разным каналам. Кроме них где-то в середине находились два тумблера Хв и Хэ. Боря увидел, что тумблер Хв был включен, и сказал: “О! У нас включена «управляемость»!” Выключил ее, и рули встали на место. Сделали после этого пробежку — было уже примерно 23 часа. Доложили обо всем А. А. Туполеву, он приказал на следующий день не летать и разбираться с управлением. После этого было принято решение отключить этот канал, разъединив ШР и прибортовав “папу” отдельно и “маму” отдельно. Надеялись потом вернуться к возможности использования этого канала — по аналогии с использованием сигнала Хэ, оказавшимся вполне удачным. Я на этом самолете летал вплоть до его отлета в Париж. Во всех этих полетах вплоть до перелета в Шереметьево Боря Первухин, мой учитель и, должен сказать, отличный инженер, откручивал барашки крышки пульта ППЧ, крышку клал рядом с собой и все переключатели пульта держал перед глазами, словно предчувствуя чью-то возможную инициативу по соединению разъемов... После того как произошла катастрофа, мы начали просматривать осциллограммы полетов перед Парижем, и только тог-

да увидели, что сигнал Хв появился! По чистой случайности кто-то соединил разъемы... Пока не произошла катастрофа, никто на это внимания не обратил. Говорят, в том полете в Ле Бурже Первухин был не в кабине экипажа, а в салоне, но крышка пульта была снята. В кабине произошла свалка — это тоже было установлено однозначно. Я все-таки думаю, что Боря был на своем месте, но при разрушении носовой части оказался вне кабины экипажа. А если он был на своем месте, то перед ним находился (стоя) Бендеров, который наверняка загоразживал пульт. Включение тумблера Хв могло оказаться чистой случайностью, которую Первухин, несмотря на свою бдительность, не заметил. Все эти разговоры о каких-то договоренностях, о какой-то тайной вечере накануне катастрофы никак не могли касаться этого самого Хв. И ничего катастрофического в этой «горке» при тяге двигателей 80 т не было! Конечно, «горка» была сделана сверх задания, и это было нарушением, но ничего особо опасного в нем не было. А дальше негативно сказалась манера Козлова не пользоваться триммером, которая в другой ситуации не была бы столь важной. Он дал рули от себя, выходя из «горки». Самолет вышел в горизонтальный полет, в это время переднее крыло встало на замок, и в то же мгновение передаточное отношение изменилось в 7 раз! Летчик ничего особенного не делал, а самолет встал хвостом вверх! Момент выхода из «горки» случайно совпал с моментом постановки ПК на замок. Если бы это произошло в процессе набора и если бы управление было стриммировано, ничего опасного не произошло бы. При стриммированном управлении сигнал Хв равен нулю. Это чисто случайное стечение неблагоприятных обстоятельств. Поэтому обвинять кого-то, а тем более лить грязь неправильно».

Вспоминаю упоминавшийся свой разговор о катастрофе в Ле Бурже с академиком Г. П. Свищевым и теряюсь в догадках: логически четкие представления В. М. Разумихина и С. П. Авакимова, которые родились у них давным-давно, предельно проясняют суть катастрофы и выявляют ряд обстоятельств, стечение которых привело к ней. Академик, кажется, вполне искренне был уверен, что причин катастрофы мы не узнаем никогда... Да и не только академик, но и многие другие были далеки (то ли по незнанию, то ли еще почему) от того, что стало ясно тому же Авакимову уже через месяц после катастрофы. «Я знаю человека, — говорил он, — который нашел пленку МСРП, прочесывая место катастрофы, — это бортэлектрик самолета Володя Фетисов. Он отдал пленку старшему для него Э. Ф. Крупянскому. Как дальше она пришла в Москву, я не знаю. Но то, что он ее нашел и понял, что ее надо спрятать, это точно...»

По мнению С. Т. Агапова, с тумблерами на Ту-144 не углядел Первухин: «Бендеров такими деталями техники не занимался. Первухин был ведущим у меня на «шестерке» Ту-128. По-моему, это был не самый квалифицированный ведущий инженер... Считаю неправильными попытки оправдать Бендерова. Он был человеком авантюрным, а порою и рассеянным, несобранным. И задание мог изменить только он. Мог и Елян

участвовать в этом изменении, что бы он ни говорил... Алексей Андреевич на это никогда не решился бы. Это отец его, Андрей Николаевич, знал все в деталях. И слушал летчиков...»

Олег Иванович Белостоцкий говорил автору:

— Среди суждений о причинах катастрофы в Ле Бурже, приведенных в книге, наиболее объективны, по-моему, высказывания Разумихина. Поскольку авторы представляют туполеовскую фирму, все в книге приглажено, как и полагается. Но все это — полубеллетристика, поскольку расшифровок не представлено и профессионального комментария их тоже нет. Потом, нельзя снимать со счетов, что там были друзья-приятели, которые отвечали за это дело со стороны фирмы... Генеральный конструктор — это тоже фигура, он входил в состав официальной делегации и имел контакт с руководителями высокими... Мое мнение, я скажу прямо, несколько отличается от суммарного из того, что там написано. Но я не могу подтвердить правильность своих выводов ничем, и мне не хочется этого делать: прошло много лет, люди умерли, все уже привыкли как-то к сложившемуся. Те, кому надо было делать выводы, если они в Америку не уехали, сделали эти выводы и помнят. Наиболее деловое и объективное суждение — Разумихина!

— А точка зрения Крупянского близка к истине? — повторил я старый вопрос.

— Суждение Крупянского несколько удивило меня, и вот в чем. Поймите меня правильно. Я находился на командном пункте, но я не руководил полетами! Это раз. Во-вторых, он пишет: как это Белостоцкий, находясь там, увидев, что задание выполняется не так, как нарисовано на схемочке, не прекратил полет, не перенаправил и не перенацелил? Это не только удивительное для авиационного человека суждение, но и безграмотное. Я ему это сказал, а он шутливо отмахнулся...

Произошло же так, что несколько случайностей или упущений наложились одни на другие: это вторичное подсоединение пучка отсоединенных проводов (кто-то в декретном отпуске, кто-то просто в отпуске), кому-то пришлось в голову менять передаточные отношения (трудно сказать кому; там специалисты были по этим системам и вообще специалисты, прекрасно знавшие машину; там был, в конце концов, командир, который понимал или должен был понимать результаты перерегулировок и их последствия). Поэтому мне думается, что в книге все очень благостно написано. Но я ведь, собственно, не прокурор. К тому же в последней стадии расследования я участия не принимал. Решение международной комиссии я воспринимаю как компромисс, который был выгоден и нам, и французам. Вопрос состоит в том, кто? По чьей инициативе было принято изменение задания?

— Это вопрос ключевой. И я Вас о том же спрашиваю, потому что помимо других называют и Ваше имя.

— Я был заместителем директора российской части салона, и официально я за все это отвечал. Но там была туча начальства, которая считала,

что главные — они! Это и генеральный конструктор, это и министр, это и заместители его. Каждый из них считал себя вправе дать указание. Я не хочу сказать, что кто-то их давал. Это могла быть и инициатива! Но факт, что нарушение задания было...

— Все в один голос говорят о том, что Козлова заставили...

— Но меня там не было, вечером, накануне. Крупянский там был рядом, кстати. И как член делегации мог бы получше в этом деле разобраться. Но он помалкивает, а может быть, и не разбирался. Я тем более не разбирался. У меня было утвержденное задание, проработанное, объявленное. И никаких оснований думать, что оно будет меняться, у меня не было...

Я так понимаю: время прошло, ворошить покойников нехорошо. С французами разделались, выводы сделаны, если сделаны. Ничего толковее того, что написал Разумихин, я сказать не могу.

В министерство я ушел с базы в 1963 году, а из министерства — в 1988-м. А сейчас я рядовой инженер на фирме Микояна. Пишу руководства по летной эксплуатации самолетов МиГ. Контакты с туполевцами на любом уровне резко сократились. И я вижу, как деградирует не только туполевская, но и другие фирмы. На туполевской фирме больше ком — и больше кинетическая энергия падения. Во-вторых, там был Алексей Туполев во главе, на мой взгляд, — совершенно бездарный администратор. Вот Михаил Симонов, по моему мнению, был несколько чудаковат, как мне казалось в совместной работе в министерстве, а ведь он фирму Сухо-го удержал! А Алексей Андреевич не удержал! Или, возможно, ему «помогли» не удержать!

Меня многократно допрашивали и друзья: «Ты больше всех знаешь — что же произошло в Ле Бурже?» Но я же не был при том разговоре вечером в той компании, где обсуждался вопрос, как завтра летать...

Вечером того дня, когда случилась катастрофа, министр спросил меня, почему они это сделали. Я ответил, что они, наверное, хотели переплюнуть «Конкорд». Я тогда находился еще в шоке от того, что увидел. Ведь с КДП я поехал на место катастрофы.

— Можно подумать, судя по вопросу министра, что для него это полная новость — изменение задания?..

— Высокие государственные люди умеют задавать вопросы и умеют на них не отвечать...

— Но мне называли две фамилии тех, кто мог дать новое задание экипажу: Алексей Андреевич Туполев и Олег Иванович Белостоцкий. Мне трудно представить, что это могли быть Вы, когда есть генеральный...

— Я не буду принимать участия в доказательстве того, что это был не я. Все знают, что с Алексеем Туполевым у меня отношения были достаточно официальные, неформальных отношений не было. Во всевозможных летных происшествиях отношения были попорчены — он не раз устраивал мне истерику в кабинетах в министерстве. Одним словом, я с

ним не разговаривал на эту тему. И не надо было мне с ним говорить, потому что у меня было подписанное задание. Делегация официальная, в которую он входил, жила отдельно, появлялись ее члены когда хотели и ездили куда хотели. (Они, скажем, в «Лидо» ездили, а я нет.) Алексей Туполев и я — это люди, которые рядом не стояли.

— Я несколько не сомневаюсь, что такого рода изменение задания не могло быть принято без согласия генерального...

— На меня ссылок прозрачны очень, так что и говорить-то не о чем. Представьте себе — опытная машина, хотя это была уже первая серийная, с реконструированным управлением, с передними крылышками, с проработанным заданием в КБ, облетано как-то это у себя в ЖЛИиДБ, подписано. Причем здесь Алексей Туполев?..

— Но только дилетант может дать указание изменить задание, поданное в заявке...

— В том-то и дело.

— Алексея Андреевича все представляют таким дилетантом. Но не могу представить Вас таковым. А главное, не могу представить, что Вы давали указания, идущие вразрез с тем, что мог разрешить Туполев...

— Правильно! Правильно Вы думаете...

— Многие винят в случившемся Еяна и Молчанова. Справедливо ли это?

— Молчанов был очень горячий парень, талантливый летчик, смелый, несколько безрассудный (все эти ребята аэроклубовские, не имея школы, школы жизни авиационной, строевой, уставной, не имеют понятия о дисциплине).

Елян же там был, но был в какой-то второстепенной роли — на Ту-154. Он, наверное, принимал участие в разговоре, судя по тому, что написано в книге. Но что они там придумали и кто там был закоперщиком, я понятия не имею.

— Летчики утверждают, что если бы рядом с Козловым был Агапов, то этого никогда бы не произошло. То есть Козлов поддался нажиму неких командиров, которые чисто дилетантски, непрофессионально потребовали переплюнуть «Конкорд»...

— Ну, может быть, и так. Может быть...

Мнение Олега Ивановича Белостоцкого — одно из наиболее важных. Но даже его недостаточно автору. Я, естественно, задумываюсь, нужно ли обилие версий. В конце концов, можно было бы не загружать читателя анализом разных суждений (тем более заведомо субъективных и ограниченных), а, просуммировав их, остановиться на той, которая представляется наиболее достоверной автору. Оправдываюсь, во-первых, близкой мне мыслью Даниила Гранина о том, что «легенда, самая невероятная, многое говорит внимательной душе». Кроме того, мне к тому же важно не только понять события, но и узнать людей. А для внимательной души нет лучшей возможности узнать моих героев, чем послушав их самих. Особенно если они прямо или косвенно спорят друг с другом. Истину, конечно, не узнаешь и так. Но на этот счет тоже есть утешение: как



*В. М. Молчанов и Э. В. Елян (в центре) с друзьями-испытателями ГосНИИ ГА  
справа: летчик-испытатель Н. И. Юрсков*

говорил Нильс Бор, «хорошая история необязательно должна быть истинной, достаточно правдоподобия».

Сергей Тимофеевич Агапов безоговорочно согласился с тем, что если б он был рядом с Козловым вторым, то не допустил бы изменения летного задания в Ле Бурже. При этом он не колеблясь назвал одного-единственного человека, от которого могло исходить это указание об изменении, — Бендеров Владимир Николаевич:

— Конечно, и Молчанов в Париже мог подзудить Козлова. Но решение принимал Бендеров. Он! Он на борту был самый главный начальник. Козлов мог послать его куда подальше, сказав, что никаких нарушений не будет! Но они с вечера подпили хорошо и, видимо, Мишу уговорили.

— А мне представляется, что это могло идти с самого верху, — возразил я. — Бендеров в той обстановке — не фигура, и он участия в застолье не принимал. Даже если б все прошло удачно, с него бы голову сняли за нарушение принятого на салоне порядка, международно принятого порядка в выполнении демонстрационных полетов.

— Ничего бы с него не сняли. Алексей Туполев (знаю его реакцию) — он на это изменение программы самостоятельно не пошел бы. Когда оттуда прилетели участники авиасалона, министр сразу вызвал меня к себе на беседу. Как я уже рассказывал, он начал спрашивать меня про то, что у нас случилось в Воронеже. Про него же, про этот случай, никто не знал. Я рассказал, что ничего особенного не случилось. Что при уборке крыла завалились в крен. Козлов сказал тогда, что самолет неуправляем. Я взял и вытащил его — все было нормально. Вот и весь разговор с министром.

Алексей Андреевич Туполев был пешкой в этом деле, он не знал тонкостей машины. А министру они и не говорили ничего об этом... В 1969 году на очередном салоне в Ле Бурже я был свидетелем такой картины. Сухов на Ту-154 начал «выдергиваться», как и все, кто там что-то показывал: большие скольжения после четвертого разворота и захода на посадку, другие выкрутасы. Дементьев был взбешен: «Кто это такой дурак?! Что это он делает? Прекратите, иначе я его сегодня же отправлю в Москву!» Поэтому сомневаюсь, чтоб Дементьев дал такую команду об изменении задания экипажу «144-й». Думаю, что Бендеров сделал это самостоятельно и никому об этом не доложил... А Козлов пошел на поводу у него... Бендеров же мало что понимал. Он не знал, чем это закончится.

Услышав от Вас впервые, что нашли самописец, — продолжал Агапов, — я позвонил Крупянскому и спросил его: «Что же это вы его запрятали? Хотя бы нам, хотя бы мне как дублеру могли сказать, что там было?»

Мне кажется, Эдгар Крупянский в том, что написал, пошел против своей совести. А что сейчас-то бояться! Наверное, правильно говорят, что я бы не допустил того, что произошло в полете. Я же машину чувствовал задним местом, чтобы уберечь ее от таких режимов.

— Вы, кажется, происшедшее там не связывали с передним крылышком?

— Нет, не связывал...

— Вы с крылышком доходили до числа Маха, равного 0,9. И ничего не было...

— Да, да! Доходили, и ничего не было. Крыло это мы обжимали до скоростей 700–800 км/ч и на малых высотах...

— Горюнов, повторявший эти режимы, вспоминал, что когда он давал штурвал от себя, то машина долго-долго не опускала нос. И потом только, когда, видимо, угол атаки стал отрицательным, нос машины резко пошел вниз... Он связывал это с крылышком...

— Сделать такой угол отрицательный... с демпферами физически невозможно, невозможно — если не убрали они демпфер тангажа. Эдик Крупянский — мой лучший друг, он у меня был ведущим на «128-й», и то он мне не сказал, что они там ковырялись в системе управления. Это я услышал впервые только от Вас. Я не знаю, как он мог мне не сказать. Но они боялись всего. Он работал тогда в министерстве...

Конечно, я Мишу Козлова остановил бы, и он никогда не полез бы против меня. Правда и то, что главным энтузиастом, подбивавшим Козлова, мог быть Валера Молчанов. Мы много с ним говорили в последнее время. Помню, как он защищал летчика ЛИИ В. С. Константинова, когда тот погиб на «аналоге» — МиГ-21И. Валера говорил о мастерстве пилотажа Константинова, о том, что он первым на МиГе-23 выполнил пилотаж на малой высоте. Я ему возражал: «Ты не сравнивай МиГ-23 с «аналогом»!» «Аналог» был очень чувствителен по управлению. К тому

же Константинов шел вверх колесами... Он двинул штурвал так же энергично, как на «23-й», машина встала вертикально, и он уже ничего не мог с ней сделать. Валера не без гордости говорил о том, что они пришли из аэроклубов инженерами и обижался: «Что вы нас хааете?» Я возражал: «Ничего мы вас не хаем, а спрашиваем, почему вы бьетесь! Значит, есть какая-то недоработка?» «А что, ваши не бьются?» — не сдавался он. «Бьются, — отвечал я, — но бьются в крайних обстоятельствах.»

— И не так часто... — согласился я с Агаповым.

— Да... Павлов Валера — то же самое! Я повторяюсь, пришел он как-то в нашу комнату. Были там мы с Еляном, еще кто-то. «Почему вы мне не даете такую-то работу?» — стал он напирать. Мы ему говорим: «Валера, подожди, натаскайся, ты только пришел, из штурманов переучился на летчика, подожди ты, успеешь...» «Нет, вот вы мне не доверяете», — полез он в пузырь. Елян психанул и послал его подальше: «Иди, мы знаем без тебя, когда и чего тебе давать...»

Для меня какое-то время было неясно отношение Агапова к Елян. Приходилось слышать и доброе, и скептическое, и колкое. (Правда, когда летом 2004 года оба заехали ко мне в гости, увидел очень дружных, близких друг другу по духу людей.) Елян же всегда, и в этом он был выше многих своих товарищей, мог многое прощать, причем даже о мелких прегрешениях Сергея Тимофеевича говорил с симпатией к нему — как к прекрасному летчику и сильному человеку. Тогда я увидел, что оба они родственные души...

Как-то у нас зашел разговор о пьянках, которые не были редкостью у летчиков. Елян категорически опроверг разговоры о том, что кто-то из них мог полететь на испытания «под керосином». Помимо контроля официального был, естественно, и внутренний — каждого летчика. «Правда, однажды нам пришлось полететь и поддатыми, — рассказывал Эдуард Ваганович. — Дмитрий Сергеевич Марков иногда устраивал полеты сотрудников с семьями на юг, на море, в Среднюю Азию в конце трудовой недели. Обычно к этому тщательно готовились на базе две пассажирские машины — основная и резервная. Часть пассажиров садилась в Жуковском и часть во Внукове, куда отсюда перелетал самолет. Однажды в пятницу, в конце дня, мы благополучно отправили такой самолет во Внуково и сели отдохнуть: Сережа Агапов, Костя Щербаков и я. Хорошо посидели, и вдруг звонок из Внукова: не запускается двигатель! Что делать — все уже ушли с работы. Решили лететь сами. Единственный вопрос был: “А если объявятся инспекторы с врачами?” “Справимся!” — спокойно и уверенно ответил Агапов...

Помню, на Куйбышевском заводе под Новый год возникли какие-то проблемы по Ту-154. Туда самолетом “Аэрофлота” полетел на помощь Агапов. Дали ему денег командировочных, отвезли во Внуково, и он улетел. На следующий день я связываюсь с Куйбышевым: “Как там у Агапова дела?” — “Нет у нас Агапова!” К вечеру: нет Агапова! Быстро навели справки: рейсы все улетели, катастроф не было. Но нет Агапова! На тре-



тий день звонят мне из Воронежа: "Тут Сергей Тимофеевич гуляет! Что с ним делать?" Потом он рассказал, как вместо Куйбышева попал в Воронеж. Приехал он во Внуково, объявляют: "В Куйбышеве плохая погода!" Он решил полететь в Воронеж: "На денек!" А в Воронеже повстречался со старшим летчиком завода, и все!..»

Кстати, тем самым летом, когда Елян (на своей новенькой «Ниве», приехав на ней аж из Ростова) привез ко мне в гости Агапова, я увидел, как они дороги друг другу. Сережа плохо себя чувствовал и, сославшись на нездоровье, категорически отказался и от рюмочки водки, и от сухого вина, привезенного Ваганыхем. Я расстроился: «Что ж мне, одному что ли пить?» Ваганых посмотрел на меня с большим удивлением. «Но ты же за рулем? — понял я его. — И в Москву собирался вернуться из нашего Жуковского?!» — «Да! Но где ты видишь у меня руль?!» Это был замечательный вечер. Наблюдать и слушать двух умных, остроумных и мужественных друзей, которым было что вспомнить, было непередаваемо...

Позже я понял все же, что Сергей Тимофеевич был настроен по отношению к Эдуарду Вагановичу строже, чем ко многим другим своим товарищам. Прочтя рукопись этой книги, он попросил смягчить свои же критические оценки некоторых товарищей, но не Ельяна. Более того, он прибавил резкости в своих суждениях о нем, обиженный и на некоторые высказывания Эдуарда Вагановича, и на его «неблаговидные» по отношению к нему поступки: «Нечего его оправдывать: Елян не был святым паинькой. Он человек упорный, досконально разбирался в делах и влезал во все. Но он злопамятен, и он мне много пакостей наделал...»

Самые частые вопросы-пожелания, которые автору доводилось слышать от друзей и родных героев его книг, да и от самих героев, в том числе и от Агапова, были примерно такими: нельзя ли поменьше говорить о пьянке и сопутствующих ей прегрешениях и бедах героев? Да, пили почти все, за редким исключением, бросали свои семьи многие — с этим никто не спорил. Но работали же, и еще как работали! Нужна, мол, святая ложь: ведь это герои, с которых делать жизнь молодым! К тому же у героев есть дети, внуки, что они скажут и подумают — не только о родных «грешниках», но и о тех, кто их корит, а это, как правило, их же сотоварищи — и по подвигам в небе, и по земной «разрядке».

О том, что гении и народные любимцы, тот же В. Высоцкий, были наркоманами или алкоголиками, писать и говорить можно. И эта трагедия будто бы не должна беречь душу их родным и близким. А о летчиках — нельзя?! О том, что больны как народ, говорить можно, а о том, что лечить надо кого-то персонально, — упаси боже!

Академик Д. С. Лихачев говорил: «Человек не только творец культуры, но и ее создание». Один очень умный читатель рукописи этой книги, тоже академик, удивился тому, что в ней столь большое внимание уделено отношениям людей, нередко весьма негативным. Можно не обращать внимания и на наше сквернословие. Но ведь оно становится уличной

нормой. Пропадает позор. А это — столь же важное для человека понятие, как и честь. Так самое грязное — ядерное оружие оказалось самым сильным и продолжительным стражем мира и относительного спокойствия.

Беда всей нашей жизни на протяжении десятилетий — низкая культура. В основе этой беды помимо прочего — бедность финансовая, бесхозяйственность и... расточительность. Хороший хозяин частного футбольного клуба тщательно оберегает каждого футболиста и тренера команды — своих несущек «золотых яиц». Если давно забыто у нас понятие научной организации труда, то тем более никто не вспоминает о необходимости организации полноценного отдыха сотрудников как основы эффективного труда. Беда в том, что необходимую психологическую и физическую разрядку после тяжелейших и опасных полетов на дальних аэродромах и полигонах испытатели получали не так, как должно по здравому



*И. К. Ведерников, В. П. Борисов, С. Т. Агапов*

смыслу, но так, как они умели сами и как позволяли скудные, самодеятельные условия при хорошей зарплате. Не вина, а беда некоторых героев этой книги в том, что они запутались в сетях реальной жизни. Вот ее бы поменять! Но как? Утверждают, что в нашей стране каждый пятый ребенок, включая младенцев, — беспризорник! Куда уж дальше? Пока автор несколько лет писал эту книгу и орал о необходимости не дать погубить жизненно важного для будущего России авиастроения, по мнению некоторых экспертов, мы уже прошли «точку возврата». Может быть, еще и потому никого уже не удивляет заявление одного из авторов еженедельника «Аргументы и факты» № 24 за 2005 год: «Все нынешнее руководство страны можно просто поставить к стенке за измену Родине». Никто не обиделся. Как никто не удивился тому, что Р. Абрамович купил очередную яхту для отдыха, на этот раз за 200 млн. долларов. Как никто не заметил голодовки Героев Советского Союза и России, среди которых был замечательный военный летчик-испытатель А. С. Бежевец, — за право быть услышанными в стране бесчинствующего чиновничества. По данным того же еженедельника, «объем деловой коррупции в России в 2005 году превзошел доходы федерального бюджета более чем в два раза!» И это при том, что у бюджета забот полон рот, а у чиновника забота одна — о себе родимом...

Сергей Тимофеевич Агапов, повторимся, попросил смягчить некоторые свои характеристики. Но к И. К. Ведерникову он остался настроенным строго критически. Его возмущало само сравнение их как летчиков и тем более предпочтение Ведерникову как летчику более высокого класса. Он говорил: «Вот Ульянов сравнивает меня с Ведерниковым, но мы же в разных весовых категориях! Сравнил бы меня с Борисовым, с Веремеем... Ведерников был непорядочен и терся около начальства...» Автор одинаково уважает обоих Героев: и Ведерникова, и Агапова, дорожа дружбой обоих. В связи с этим приятно и уместно привести слова Сергея Петровича Авакимова: «Агапов — честный, хороший человек. Считаю себя его другом. Ведерникова очень уважаю и считаю старшим другом. Хотя между Ведерниковым и Агаповым согласия нет...»

... Мне уже доводилось писать о катастрофе в Ле Бурже в первой книге «Летчики-испытатели», в том числе ссылаясь на мнение первого испытателя Ту-144. Вот что рассказал мне Эдуард Ваганович, прочтя рукопись настоящей книги, узнав много нового, в том числе о себе, и уточняя то, что было ему известно доподлинно: «В Ле Бурже Козлов с Молчановым нарушили полетное задание еще 2 июня. У них в программе полета не было того, что они выполнили... Они взлетали с одной полосы аэродрома Ле Бурже и после демонстрационного полета садились на другую полосу того же аэродрома. А “Конкорд” приходил из Англии, выполнял демонстрационный полет, потом касался полосы, “давал” двигатели и уходил обратно в Англию. Так наши в первый же день демонстрационных полетов, 2 июня, нарушили задание. В программе полета не была предусмотрена посадка на ту полосу, на которую они сели, — без тренировки предварительной. Я был вторым пилотом на “154-й” — у Сухова, и мы летали после них. Они сели по ветру. С “козлом”. С сильным дымом из-под колес. Кто видел, сказали, что очень неприятная была посадка. Я с ними ни в каких разговорах не участвовал. Абсолютно! Но вечером, когда собрались на отъезд с аэродрома, я шел с Володией Бендеровым и как старший летчик по самолету прочищал ему мозги: “Что вы делаете? Кто вам разрешил? Вы же обгаживаете самолет. У вас же в плане этого нет!” Аэродром-то маленький! Большая полоса около 3,5 км, а маленькая что-то около 2,6 км, рядом город, да крутой заход! Там с четвертого разворота начинается снижение — необычный заход. Миша его, главное, никогда не делал! Это была необычайная глупость. Мы с Бендеровым разругались, а вся делегация уехала. Потом мы с ним вышли на трассу. До площади Бастилии нас довез француз, приехавший на салон с сыном из Марселя. В автомобиле я продолжал настаивать на том, что надо было выполнять полет, записанный в программе и нарисованный на общей плановой таблице. Мало того что своя была программа нарисована. Была еще общая плановая таблица. Высота демонстрационного полета была 400 м — и заход на посадку. «Горка» не была запланирована. На площади мы вышли. Был уже десятый час вечера. Володя сказал, что купил дочери проигрыватель, и предложил по пути домой купить пластинки...»

Дочь Владимира Николаевича журналистка Ольга Владимировна Сергиева прочла рукопись этой книги. Она, словно тигрица, защищающая свое беспомощное дитя, жестко ограждала горячо любимого отца (и не только его, но и других членов погибшего экипажа) от резких оценок и недоказуемых обвинений. Ее восторженные и печальные одновременно воспоминания об удивительно ласковом, щедром, талантливом отце, о его товарищах лишний раз подчеркивают, что время не лечит большое горе семей, потерявших любимых людей. Как и не уменьшает оправданной гордости живых за то, что успели сделать ушедшие из жизни герои. «Так и не знаю, — говорила Ольга Владимировна, — купил ли тогда отец французские пластинки для проигрывателя. А вот книги на французском — Экзюпери, Бодлера, Аполлинера — он мне действительно купил. Их нам с мамой потом доставили в том страшном чемодане, что прибыл в Москву без него. Мы несколько месяцев не могли открыть этот чемодан... Теперь, по истечении трех с лишним десятков лет с того июньского дня 1973-го, когда произошла одна из самых трагических и загадочных авиакатастроф XX века, когда проанализированы все ее возможные причины, каждое новое слово, новая деталь, всплывающая из целого моря свидетельств, воспоминаний, а порой и домыслов, по-прежнему нужны. Иногда эти детали и факты (не всегда проверенные и обоснованные), а также скоропалительные выводы доставляют родным и близким погибших огромную боль. Иногда из слов коллег и очевидцев возникают знакомые образы людей, отдавших жизни за нашу авиацию. Для меня за большинством героев Вашей книги стоят живые люди, хорошо знакомые с детства. О них рассказывал отец, они были частью его жизни, они приходили на нашу дачу, находящуюся совсем близко от туполевской базы, что-то обсудить, поспорить, что-то додумать с человеком, который был их другом, наставником в тяжелой и опасной испытательной работе. Для меня и моего брата Валерия память об отце священна».

Автор, конечно же, помнит о родных и близких своих героев, помнит и с сожалением сознает, что далеко не всегда ему удастся смягчить резкие оценки и суждения коллег героев, настаивающих на своем видении событий и личностей.

Елян уверен, что катастрофы в Ле Бурже не было бы, если бы не ошибка члена экипажа: «Я не говорю, что это ошибка Бендерова. Этим пультом, который оказался включенным, управлял не он!» Не хочу называть фамилию человека, которого называл Эдуард Ваганович, поскольку и он называл ее предположительно. Я спросил Еяна, пытаюсь рассеять сомнения:

— Но есть “знатоки”, говорившие, что это сделал Бендеров. Ему сказали включить тумблер канала крена, и он по ошибке включил также еще и то, что не надо...

— А кто это слышал? Кто видел?

— Никто!

— У меня есть основание считать, что это перепутал не Бендеров. И вот почему. Человек, который принимал, заводил и расставлял наши

самолеты на аэродроме Ле Бурже, француз русского происхождения, перед полетом привез на самолет нашего летчика-космонавта, дважды Героя Советского Союза генерала Шаталова и Белостоцкого. Они зашли в самолет. И там член экипажа, на которого я грешу, наливая коньячок в рюмку космонавту, не мог скрыть сильно дрожавшие руки: ведь накануне они крепко выпивали. Поэтому, когда этот член экипажа (я предполагаю, именно он), включал тот тумблер, то вместо одного мог включить оба! Надо было включить тумблер только по крену, а он тем самым врубил еще и продольный канал! Вот что могло произойти! Я так предполагаю. Мы с Крупянским нашли этот пульт (на третий день после катастрофы; все же было накрыто какое-то время бетонными плитами). Эти два тумблера были включены. То есть то, что они включили их в полете, — это 100% (может быть, и перед полетом — не знаю!), но он был включен.

— В здравом уме никто этого не сделает, конечно?

— Нет, конечно! Не надо было! Мы испытания начали, но не закончили, автоматика не была подключена...

— В книге сейчас об этом пишут как об открытии. Ты что — знал об этом?

— Что тумблер был включен — зная. Но что произошло в полете, по какой причине, почему — нет! Это я узнал через 19 лет от Разумихина — в доме у Валеры Бендерова. Валера все добивался реабилитации отца. Мы его успокоили. И Разумихин там рассказал, что есть ленточки записей, но я этого не знал. Мы боролись за эту версию... Пульт мы подняли с Крупянским и видели его состояние. Но что значило включение продольного канала там, я не представлял. Хотя на то, что крышка расконтрена и тумблер включен, конечно, внимание обратили. От удара этого не могло быть — коробка бы вся разлетелась. Но были включены только два тумблера, а их была там целая туча. Но к чему это привело — не знал. Разумихин же все объяснил — потом.

— Я довольно давно знаю о мнении Разумихина, о целой цепочке событий (вплоть до декретного отпуска его сотрудницы), которые привели к катастрофе. Грустно и смешно: встретив дочь этой своей сотрудницы, Разумихин с искусственной строгостью сказал ей, что она виновата в катастрофе Ту-144: не будь мама беременна ею, она поехала бы, как обычно, на базу и увидела бы очевидный ей ляп в системе, который привел в конце концов к беде. Считаю, что логика Вадима Михайловича Разумихина в перечислении звеньев той цепи событий и причины катастрофы вполне убедительна. Хотел бы понять, а почему над тобой довлела, насколько я мог судить, официальная версия?

— Это я расскажу... Появился «Мираж»... Первый, кто ко мне подскочил, это был генерал Генрих Гофман, Герой Советского Союза, командир полка, он вел в свое время передачу «Подвиг» на телевидении. Он сказал мне: «Эдик, его атаковал истребитель!» О «Мираже» мне сказал также наземный бортмеханик Руф Михайлович Квициния. Мы стояли и наблюдали за полетом Ту-144 вместе с переводчиком Юрой Синявским.

Самолет пронесся мимо нас, и он стал убирать крылышко — я никакого истребителя просто не видел, хотя «Мираж» шел под облаками. Пилот «Миража» потом был официально допрошен комиссией. Он шел на высоте 1240 м — эту цифру я помню твердо. Шел он параллельным курсом на автопилоте и периодически попадал в облачка. Больше ничего никто не видел: ни Белостоцкий, который был на вышке, никто другой из наших... Так что отправной точкой стал «Мираж»...

На следующий день после катастрофы, как рассказывал Эдуард Ваганович, всех собрали в «бункере» посольства, и первое желание заместителя министра авиационной промышленности Казакова было высказано им в резкой форме: «Чтобы все заканчивали сборы и убирались отсюда!» Такого же мнения был и начальник ЛИИ В. В. Уткин, полагая, что экипаж виноват полностью: «Давайте закруглять это дело! Безобразия!» Министра П. В. Дементьева не было, он улетел еще до катастрофы. О. И. Белостоцкий был старшим в делегации на правах начальника управления летной службы министерства, но, выйдя на трибуну, ничего не мог сказать по существу происшедшего и, как показалось Елян, выглядел несколько растерянным...



*В. П. Борисов, Л. В. Фоменко, О. И. Белостоцкий*

Из разговоров с О. И. Белостоцким и о нем у меня сложилось самое уважительное отношение к нему. Скромность органически сочеталась в нем со спокойным достоинством. Елян говорил: «Олег Иванович Белостоцкий был у меня ведущим на Ту-22. Хороший, грамотный, аккуратный ведущий — он же летчиком был! Летал в Батайске. Поэтому он был одним из грамотнейших ведущих инженеров и хорошо понимал их работу. Спокойный, выдержанный, толковый. Никогда не шумел. Крикливый ведущий Л. Г. Гладун ему в подметки не годился. Потом Белостоцкий заслуженно ушел руководить летной службой МАП. Там он работал так, что никогда ничего не слышал о нем хулительного. Но попал в Париже в эту дурацкую ситуацию. Конечно, после первого полета он имел полное право переговорить с экипажем, который нарушил программу полета. Он этого не сделал — там был Алексей Туполев, а Белостоцкий — человек деликатный, хотя его должность обязывала это сделать. Он, конечно, очень переживал. По-моему, он был слишком деликатным для этой должности...»

Можно понять трагизм положения, в котором оказались не только родные и друзья, потерявшие близких людей, но и ответственные руководители...

Вел то заседание в посольстве Леонид Васильевич Смирнов — председатель ВПК. Он пригласил на трибуну Еяна, и тот сказал: «Мне два человека сообщили, что в воздухе был истребитель. Это первое. Второе: нам отсюда убираться нельзя, потому что катастрофа произошла по нашей вине, и мы должны собрать приборы, которые там есть, по которым можно определить (хорошо, если удастся найти «черный ящик»): какая была скорость, какие были обороты двигателей, перегрузка и т. д. в момент разрушения. Раз был истребитель, надо искать у французов документы, связанные с ним, потому что на аэродроме все фиксируется».

Еян знал о французских порядках, поскольку знакомился с их системой организации полетов. О «Мираже» на том совещании в посольстве рассказал также наш военный атташе во Франции. Он в половине шестого вечера смотрел по телевидению видеозапись, сделанную то ли стационарными, то ли какими-то еще камерами, на которых был виден «Мираж». А в шесть часов, в повторе, «Миража» уже не было — стерли! Французы скрывали, что там был их самолет.

Еян продолжал: «Исходя из этой информации, Смирнов принял решение обратиться к прокурору республики (он во Франции — главный человек!), чтобы тот дал указание министру обороны распечатать материалы. Там работал локатор: восемь секунд — оборот. Есть снимки его работы. Когда до них докопались, то увидели, что большая “засветка” идет от “144-й” (каждые восемь секунд), а к ней приближается “маленькая засветочка”. Раз есть это, значит, есть и управление полетом. Белостокский не слышал этих переговоров по-французски. Но когда стали расшифровывать записи, в этом месте руководитель полетов кричит этому летчику (лейтенант Месье, по-моему, его фамилия): “Отворачивай влево! Отворачивай влево!” И на карте теперь уже одна “засветка” — сошлись! Разрешающая способность этого локатора где-то метров 600 или 700. Как выяснилось, с момента взлета “144-й” с «Миражом» велась связь. Он взлетал с военного аэродрома и занял позицию, которая была необходима, как объясняли путанно французы, чтобы сфотографировать зрителей вне зоны полетов: они будто бы наблюдали и фотографировали самолеты салона бесплатно, а надо бы платить?! Французы согласились, что “Мираж” был, что он фотографировал Ту-144. Потом появились фотографии: французы снимали переднее крылышко! Для них это было нечто! “Конкорд” проходит обрез взлетно-посадочной полосы на скорости 295 км/ч. А у нас 260 км/ч — это скорость захода на посадку! У “Конкорда” — реверс тяги, а у нас — парашют! Хотя для такой скорости парашют практически не нужен, он нужен в аварийных ситуациях...

Когда мы с Пуховым расковыряли место, где лежали наши товарищи (это уже на третий день), то увидели: Молчанов был пристегнут, а Коз-

лов нет! А что это значит? Версия напрашивалась такая: когда я разгребал место, где лежал Миша, то я нашел в самолете ключи, которые там забыл француз, о котором я тебе рассказывал. Он не мог уехать домой, потому что оставил в Ту-144 ключи от автомашины и от дома. Я нашел эти ключи и отдал их потом этому французу. Кроме того, нашел металлическую ручку с пластиковым шариком — трансфокатора кинокамеры. Ее я нашел здесь же, около Козлова. Слева лежал Козлов, справа Молчанов, а между ними внизу Баженов, а сверху — Бендеров. Что характерно: Бендеров был совершенно седой. Володька понял, видимо, в чем дело, и поседел мгновенно. Я в такое не верил прежде, но он был седой! Там же была версия, что был лишний член экипажа, что была диверсия, что была взорвана там бомба — все это шаг за шагом отвергали. Я подписывал документ, что это вот Козлов, это — Молчанов, это (внизу) — Баженов, а сверху — Бендеров. Баженов сидел между пилотами, там было специальное сиденье, а Бендеров, очевидно, стоял между летчиками же, чуть-чуть сзади, над Баженовым. А поскольку здесь нашел я трансфокатор и поскольку потом выявилась эта траектория: то, что она пошла вниз, потом выполаживается... Потом мы нашли агрегат триммирования. Когда Миша убрал крыло, у него усилия были примерно 25 кг. Он не стриммировал усилия. Он в этом отношении был немножко ленивый. Я понял почему. Потому что они должны были пройти, заходить на другую полосу и снова выпустить крыло. А раз он его не стриммировал, то, когда клюнуло крыло, представляешь, что там произошло?! А мы-то думали так: “клевок”-то был, это видно было (по внешней траектории), а дальше мы себе представляли так. Поскольку вот идет Ту-144 и вот идет “Мираж” и они сходятся в одной точке, а руководитель кричит: “Отвернись, отвернись!”, то мы посчитали, что они шли с поднятым носом, у левого летчика обзор есть. А когда появляется “Мираж” слева (и они оказались на одной высоте), в этот момент трудно понять: он на тебя идет или от тебя идет (он приближается, сходится на курсе). Поэтому диспетчер и закричал: “Отверни влево!” “Мираж” мог быть и на 100, и на 200 м от Ту-144, это неясно, так как разрешающая способность локатора 600 м. Но поскольку “Мираж” постоянно входил в облака и выходил из них, возможно, его Миша увидел в последний момент. Мише (по моей версии, с которой все там согласились) только надо было отпустить эти 25 кг от себя. Дальше перегрузка выскакивает на минус 1,5. (Ему надо было оттриммировать штурвал, надо было усилия снять, чего он не сделал. Это он не делал и после вылета из Воронежа, когда Агапов спас машину: то есть он тянул, а усилия не снимал, он был здоровым, сильным.) Если бы он снял усилия, то не произошло бы того, что произошло. У него хватало бы усилий, и у него был бы расход. А так он — на упоре! Он ее вытянул к животу — и все!

Тогда мы рассудили так. Перегрузка — минус полтора, камера ударяется, Бендеров тоже ударяется о потолок. Потом, когда они переходят в нормальное снижение (перегрузка — единица), эта камера падает к Козлову. Он пытается вывести — заклинило. Он отстегивает ремни — лезет.



(Миша был дисциплинированный, он ремни всегда привязывал!) Пока он ее достал — выводить уже поздно, на 110 м ломается машина. Вот такая была логика! Это была железная логика. К нам приезжали французы, и мы демонстрировали им все на стенде и в кабине, показывая, что камера попадает туда. Не только Казьмин, но мы все были уверены в правильности этой версии. И Пухов обратил внимание на то, что Молчанов был привязан, а Козлов — отвязан. Значит, ему надо было для чего-то отвязаться. На этом мы стояли.

Но я думаю, несмотря на то что пишут авторы книги, Разумихин и другие, я думаю: если бы Козлов стриммировал штурвал, снял бы усилия, он не попал бы в эту ситуацию! У него был бы расход штурвала, а так он уперся ему в живот. Он спокойно вытянул бы ее. То есть с точки зрения техники пилотирования тут есть грех. И они о нем пишут, кстати.

О «случае Агапова с Козловым» мы узнали, когда вернулись уже из Парижа, когда работала комиссия. Дементьев вызвал кого-то из них и сказал: «Первухин мне сказал...» Надо заметить, что брат М. Г. Первухина из Политбюро был отцом Борьки Первухина. Борька, видимо, когда прилетел, рассказал супруге своей, а она — дальше... Притом накануне они крепко поддавали... (Как говорил мне С. П. Авакимов, супруга Бориса Первухина Бэлла всегда была категоричной противницей полетов мужа. Он летал, можно сказать, втайне от нее, так что невозможно представить, чтобы он рассказывал ей «страшилки» о своих полетах. — Г. А.)

Крупянский, мой тезка, — продолжал Елян, — в некоторых суждениях о том, что было вечером в канун катастрофы, дошел до высказываний, которые не вписываются ни в какие рамки. Например, будто вечером он заглянул куда-то, а мы разбирали полеты. Этого не было вообще!

— Даже так?

— Ну конечно! — возмущался Елян. — Я-то с Бендеровым схлестнулся! Но это было тет-а-тет. А в гостинице разговора на эту тему, когда мы пришли с ним, не было никакого. Потому что Мишка был уже изрядно подшофе. С Молчановым об этом говорить было вообще бесполезно. А Бендерову я уже все выдал. Что они задумали, то они и сделали на следующий день...

Эдуард Ваганович знал, что я со студенческих лет был дружен с Валерой Молчановым, но свою строгую оценку он сглаживать не стал:

— Молчанов — довольно скрытный парень. Интраверт. Был человеком в себе. Не в ту степь пошел. Не тем стал заниматься, чем ему надо было бы заниматься...

— Ты имеешь в виду даже профессию?

— Конечно! Вот Артюхин — молодец! Артюхин, тоже из авиационных спортсменов, из аэроклуба, без военной школы, понял, куда он пришел и чем надо заниматься. Он не участвовал в «базарах». Он понимал, что работу «из шапки» вынимать — негоже. А Валера то ли моложе был, то ли менее самостоятельным, попал под влияние и был склонен к груп-

повщине. Он не был самостоятельным. Таким, какими были, скажем, Володя Добровольский или Саша Артюхин...

Можно понять Еяна. И ему не хотелось бы называть виноватых в тех или иных происшествиях, тем более поименно называть ушедших. Но разборки продолжаются, и порою виноватыми называют невиновных — тоже ушедших и безответных...

Самое легкое в написании книги — начать. Самое сложное — закончить! Недостаткам, ошибкам, корявости, повторам, словом, — неудовлетворенности нет конца, но мало того: всплывают все новые, важные и интересные факты, а книга и без того уже недопустимо распухла... За несколько дней до передачи рукописи в издательство мне позвонил старейший сотрудник ЦАГИ, крупный специалист в области систем управления самолетов, доктор наук Юрий Антонович Борис. Я хорошо его знал и был тронут высокой оценкой, которую 90-летний ученый счел необходимым дать ряду моих газетных публикаций последнего времени в связи с бедственным положением в отечественном авиапроме. В конце нашего телефонного разговора я, к слову, не подозревая о его участии в расследовании, спросил его о парижской катастрофе Ту-144. Информация ученого оказалась настолько неожиданной и интересной, что мы продолжили разговор при личной встрече. Оказалось: автором версии с кинокамерой был не кто иной, как именно Борис! Его подключили к работе аварийной комиссии сразу после катастрофы. Начальник ЦАГИ Г. П. Свищев вызвал его к себе в кабинет и дал прямое поручение вплотную заняться расследованием катастрофы. Со Свищевым Бориса связывала старая дружба: они часто вместе бывали в горах, они с ним, как и с начальником ЛИИ В. В. Уткиным, вместе учились в дирижаблестроительном институте... Ленточку самописца, найденную на месте катастрофы самолета, Борис, как и Свищев, увидел на следующий день после того, как она появилась у нас (в люберецком НИИЭРАТ). Тогда же они, как и все остальные, дали подписку о неразглашении. Тогда же Борису была поставлена негласная задача найти версию, целиком и полностью отвечающую интересам дела, хотя почти сразу стало ясно, что есть чисто техническая причина, осложняющая решение такой задачи, — это было обнаруженное (в самом начале расследования!) несанкционированное подключение сигнала продольной управляемости...

Через несколько дней после первого ознакомления с имевшейся информацией по катастрофе Бориса, приехавшего на ВДНХ на выставку нового приборного оборудования, отыскали двое молодых незнакомых ему людей. Они вежливо сообщили ему, что через полтора часа ему надо быть в Кремле, у председателя Военно-промышленной комиссии — ВПК — Л. В. Смирнова. В назначенное время он уже видел из окна важного кабинета верхушку Мавзолея. В кабинете помимо председателя находились: министр П. В. Дементьев, его заместитель — всего 3–4 человека; был ли Г. П. Свищев, Юрий Антонович точно не помнил. Он рассказывал:

«Смирнов спросил меня: “Какова Ваша версия?” Я еще не докладывал ее министру и с сомнением посмотрел на него. Он молча кивнул: “Говори!” Впервые эту версию с кинокамерой я высказал именно тогда, в Кремле. Там мне сказали: “Если Вы считаете так, продолжайте работу!” Вскоре мы окончательно убедились в своей правоте, и версия с кинокамерой появилась в газетах.

Отпечаток вмятины на штурвальной колонке, который мы сняли, точно отвечал контуру кинокамеры. По моему заказу был сделан деревянный, дубовый, макет-копия кинокамеры, которая находилась (пока не выпала при отрицательной перегрузке) в руках у В. Н. Бендерова. Опыты в макете кабины подтверждали достоверность версии. Не хочу хвалиться, но это было идеальное совпадение фикции и действительности. Ничего сверх этого я сегодня рассказать не могу... Меня более всего поразила член аварийной комиссии — француз, кажется, он был в чине генерала, — которому мы демонстрировали в макете кабины падение камеры, заклинивавшей управление. Он сказал тогда: “Перед господином, который все это понял, я снимаю шляпу!” Присутствовавший при этом В. В. Уткин ответил: “Это коллективный труд!”»

— Но авторы книги «Правда о сверхзвуковых самолетах», которую Вы, как я понял, не читали, версию с кинокамерой отвергают...

— Версия с кинокамерой целиком и полностью объясняет поведение самолета. Я считаю, что так оно и было! Почему же они не смогли сдвинуть штурвал, чтобы не выйти на разрушающую перегрузку? Это одно. А второе — ввод в пикирование мы связали с появлением «Миража»...

— А авторы книги считают, что момент на пикирование возник самопроизвольно в момент уборки переднего крыла вследствие того, что оказался включенным сигнал Хв продольной управляемости...

— О включении этого сигнала мы знали. Мы говорили, что все было логично: Бендеров, входя между кресел летчиков, ногой включил тот тумблер, который не должен был включаться... Кстати, когда я торчал у туполевцев неделями, разбираясь в этом деле (Уткин тогда был председателем комиссии от ЛИИ, а с системой управления разбирался я), я спросил однажды Алексея Андреевича Туполева, почему же оказалась включенной цепь, которая по всем требованиям должна была быть разомкнутой. Разговор происходил на людях, в генеральской столовой, и он ответил резко: цепь была отключена. Он жестко добавил, что это безобразие, когда один человек обвиняет целое КБ в том, что оно врёт! Я ему спокойно возразил, что видел и могу показать ленту с записями перед выпуском самолета в Париж: цепь была включенной! «Ничего подобного! Быть этого не может!» — сказал он.

Годы спустя сын П. В. Дементьева, Геннадий Петрович Дементьев, с которым я много работал по программе «Бурана», рассказывал, что его отец говорил: «Это Борис, сукин сын, копал, копал и докопал!» Больше-го сегодня я рассказывать не могу...

Уместно привести суждение М. В. Ульянова. Он никак не соглашался с тем, что виноват в парижской катастрофе, пусть даже косвенно, лишь

В. Н. Бендеров: «Погубило его доверие к людям и неправильный подбор специалистов. Они же знали, что у них подключена эта система. Если я знал, то они тоже знали! И решили: так слетаем, потом разберемся! И наверняка пульт этот был открыт, они знали, что система у них включена, и они хотели подыграть этими сигналами. Ну и вот — подыграли... И все это было всем известно...

Мы здесь, в Жуковском, — продолжал Ульянов, — о катастрофе Ту-144 узнали из газет. Ранним утром в воскресенье мы собирались на дачу. Я пошел в гараж, а отец вышел гулять с собакой. На улице встретились отец мой, Костя Щербаков и Михаил Александрович Нюхтиков. Щербаков сказал, что в газете появилось сообщение о том, что погибли ребята. Никаких сообщений по линии работы у нас еще не было. Нюхтиков сразу сказал, как говорил мне отец: «Наверняка делали не то, что тренировали! Самое трудное вот в таких показушных полетах удержаться на уровне оттренированного, а лучше — даже на уровне чуть ниже уже достигнутого. Не надо никого удивлять. Никого ты на этой выставке не удивишь. Надо относиться к этому спокойно». И потом оказалось, что нюхтиковское предсказание полностью подтвердилось. Спустя много лет я был в Фарнборо. Климов взял туда также Бессонова. Там мы были с двумя машинами: «204-й» и «45-й». На «45-й» машине командиром был Солдатенков, а на «204-й» — не помню кто. Так у меня заняло много времени



*Встреча на базе: уных уж нет... Февраль 2003 г.*

и усилий отгонять Бессонова от экипажей. Все время ходит и подзуживает, что вот это надо не так делать, это — не так! Мы им покажем! Я говорю ему: “Не мешай людям! Есть программа утвержденная, оттренированная! Зачем это?” — “Нет, нет!” Отлично я помню вот это его дурацкое поведение...»

Михаил Владимирович, вспоминая катастрофу в Ле Бурже, высказал также любопытное суждение о самом понятии «черный ящик», связав некоторые события: «На машине, которая полетела в Париж, была очень большая “эксперименталка”. В основном это были осциллографы К-20. Для них везли много запасных кассет. А чтобы кассеты не болтались в фюзеляже, взяли от К-20 здоровые ящики. В этих ящиках приходили обычно К-20 и запасные кассеты к ним. Ящик — примерно с письменный стол, обшитый черным дерматином. Эти ящики ребята поставили в фюзеляж, привязали их и складывали в них запасные кассеты — для К-20. Когда машина разбилась, эти ящики разлетелись — и в них были кассеты с намотанной пленкой. Естественно, они все засветились. Но ящики были черные. Отсюда пошло: “черный ящик”. А вообще-то МСРП — это оранжевый шар. У этого МСРП сверху есть колпак. Если колпак снять, то под ним — лентопротяжка: кассета над кассетой. Через ролики лента с верхней кассеты перематывается (с записью) на нижнюю — и наоборот, при необходимости. Так вот, когда машина ударилась, этот колпак сорвался, его замяло, и он вмотал в себя ленту. Колпак этот нашли и бросили в мусор. Сделали большие контейнеры, куда сбрасывали этот мусор. И самолетами (Ан-12 или Ан-22) возили эти контейнеры на базу к нам. Я думаю, что мужики, которые нашли эту крышку, видели, что оттуда торчит маленький кусок пленки. Они его никому не показали и бросили в мусор. Когда они сюда прилетели, прошел шепот — ищите вот такой колпак. Его нашли, я его видел. Его сразу пустили по нужным каналам на обработку. Крупянский говорит, что еще была какая-то кассета, которую Кожевников привез. Я про ту кассету ничего не знаю. Я знаю, что кассету, которую я видел, обрабатывал Юлий Николаевич Каштанов (он был главным по этому делу) и участвовал там Вадим Разумихин. Очень интересно, если внимательно почитать, то, что говорит Вадим. Он подтверждает, что кассета была, что он ее обрабатывал. Зная схему этого пульта и зная, как сработали рулевые поверхности, зная положение переднего крыла, можно четко построить картину того, что было. Разумихин ее знает, но говорит здесь между строк. То есть все это известно, все бояться сейчас сказать...»

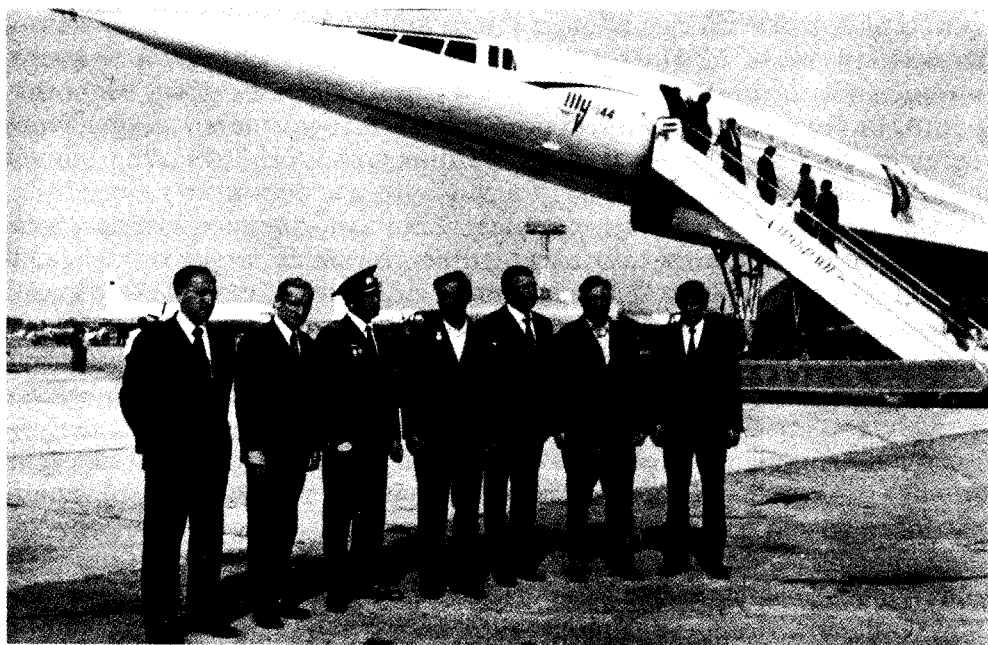
Прямо или косвенно катастрофа в Ле Бурже была связана с переломным крылом. Так бывало нередко в истории авиации. Даже самые ценные новинки могли оказаться с какой-то точки зрения вредными. Поэтому «битые» генеральные конструкторы не позволяют себе слишком много серьезных новинок на опытной машине. Об этом говорил, помнится, А. И. Микоян, отвергая перспективные, но недостаточно изученные выносные элероны на новейшем самолете МиГ-25, предложен-

ные ЦАГИ взамен более проверенного дифференциально отклоняемого стабилизатора. М. И. Гуревич поддержал новинку, в какой-то степени оцененную только в наши дни, но Артем Иванович был непреклонен: «На машине и так много революционных новшеств...» Наверное, тогда он был прав. Хотя и дифференциальный стабилизатор принес немало огорчений...

Благодаря переднему крылу существенно улучшились взлетно-посадочные характеристики самолета, соответствующие скорости уменьшились примерно на 50 км/ч по сравнению с самолетом без ПК! Пробовали использовать ПК и на трансзвуковых скоростях — с некоторым углом стреловидности. Предполагалось уменьшить пикирующий момент самолета в связи со смещением аэродинамического фокуса назад с ростом скорости — с тем, чтобы уменьшить большие углы отклонения элеронов, создававших чрезмерно большое сопротивление самолета. Вследствие этого невозможно было «проткнуть» трансзвук и выйти на сверхзвуковые скорости полета. ПК в какой-то мере решало эту задачу, но при этом резко возрастал шум в кабине экипажа, а также в салоне первого класса. На следующих модификациях самолета вопрос был решен более эффективно — с использованием рациональной геометрии (крутки) крыла. Кстати сказать, проблема шума в салоне самолета Ту-144 была одной из серьезных и фактически нерешенных. Притом шум этот не был напрямую связан со сверхзвуковой скоростью полета. Он был связан с нею косвенно. Источником повышенного шума была... система кондиционирования, которая вопреки обычной практике должна была не прогревать холодный заборный воздух, подаваемый в салон, а охлаждать воздух кабины и пассажирского салона, с тем чтобы значительную часть этого воздуха направить также на охлаждение алюминиевой конструкции самолета, сильно нагревающейся при полете самолета с большой скоростью. Не повышая голоса, в пассажирском салоне разговаривать было невозможно. Правда, пассажиры в любом случае были в восторге от полетов на сверхзвуковом пассажирском самолете — свидетельством тому были специальные журналы отзывов. Обеспечивалось это великолепным и щедрым обслуживанием в пору сильнейшего дефицита. Об этом рассказывал мне участвовавший в пассажирских перевозках С. П. Авакимов.

Широкой публике в связи с Ту-144 известно в основном одно имя — Еляна. Он действительно сделал многое. Он не только первым поднял эту машину в воздух, не только выполнил сложную и порой опасную работу, но он провел на ней большой объем самых обычных, рутинных испытаний. И все же несправедливо то, что малоизвестны другие имена — людей, сделавших, может быть, чуть меньше, попадавших в не менее опасные ситуации и выходивших из них.

Большую работу в испытаниях «144-й» выполнил, в частности, Грюнов. После катастрофы в Ле Бурже, с августа 1973 года, ЦАГИ, ЛИИ, ОКБ провели доработку системы управления АБСУ самолета Ту-144.



*Ту-144 в Ташкенте: Н. И. Толмачев, С. П. Авакимов,  
В. Д. Попов, И. К. Ведерников, И. С. Майборода, М. А. Лапоногов, В. Ф. Фетисов*

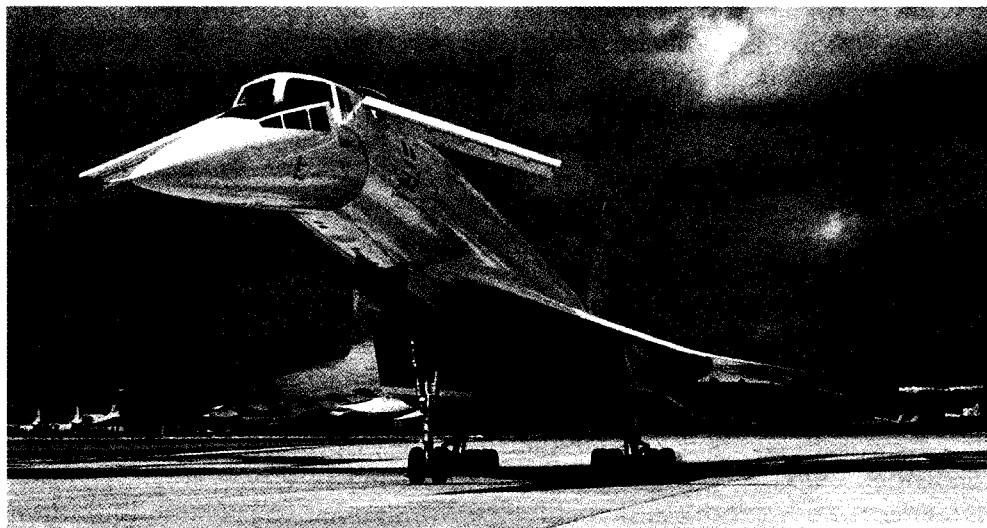
Аналогичные мероприятия были проведены по прочности. Большого объема испытаний потребовали новые двигатели...

Однажды, летом 1979 года, на высоте 16 км, при выходе Ту-144Д на маршевый режим полета из Москвы на Актюбинск, при числе М около 2,0 разрушился один двигатель — коротко об этом уже рассказывалось. В то время в Алма-Ату уже летала с пассажирами машина Ту-144 с двигателями Кузнецова. На самолете Горюнова, как он рассказывал, разрушился новый двигатель — Колесова, который шел им на замену. В крыле, как потом увидели, были огромные дыры. Осколки не повредили фюзеляж, иначе при разгерметизации на такой высоте, где у человека закипает кровь, беда была бы неизбежной... Тут же произошел помпаж еще двух двигателей: четвертого, находившегося рядом с разрушенным третьим, а также второго двигателя, ближнего к этой парочке. Бортинженер словно прочел мысли командира — он тут же выключил оба помпировавших двигателя. Растеряться и напутать что-то было легко, потому что помпаж сопровождался таким грохотом, будто в самолет попал снаряд. Везде мгновенно загорелась сигнализация: «Пожар!», «Помпаж!». Потом добавилась и речевая информация о пожаре — все на полную громкость! Но бортинженер сделал все правильно.

«Это и спасло нас, — вспоминал Горюнов. — А бортинженера А. В. Коваленко еще пытались обвинить в неправильных действиях по выключению двигателя № 2. Не хочется и рассказывать об этой постыдной подта-

совке. Мысль работала быстро, перебирая: все ли сделано, все ли? Вдруг стукнуло: М. Л. Галлай на одной из лекций по методике летных испытаний в Школе летчиков-испытателей как-то сказал: “Когда вы предприняли уже все возможное, а выхода для спасения нет, не сидите, сделайте что-нибудь необычное, например хаотично поработайте штурвалом”. Между тем самолет стал более энергично терять высоту. Вот и высота перехода на “дозвук”. Штурвал по-прежнему у пупка, а нос самолета медленно опускается. Я решился на невозможное, хотя сознание закрыло на крепкий замок мои руки. Сам себе крикнул: “Отпусти! И дерни!” Резко сработал штурвалом от себя — на себя. Скорость снижения подросла, число  $M$  около 1,0. Вдруг вижу: еле заметно дрогнула стрелка указателя числа  $M$ , и тут же приборы показали, что вышли на “дозвук”, и число  $M$  продолжало уменьшаться...»

Сергей Петрович Авакимов уточнял: в этом полете за пультом управления был бортинженер Олег Николаевич Кочетков, а еще на борту в качестве инструктора находился старший бортинженер ЖЛИиДБ покойный Виктор Владимирович Соломатин. Все “бортинженерские” действия осуществлял Кочетков. Событие это произошло 31 июля 1980 года. Вторым пилотом на борту был летчик-испытатель ГосНИИ ГА В. Д. Попов...



*Летающая лаборатория Ту-144ЛЛ*



# Попов, Мезох

**В**ладислав Дмитриевич Попов заслужил уважение не только среди своих, гражданских летчиков-испытателей, но и в ОКБ Туполева, и в ЛИИ. Не раз и не два он оказывался в сложных, критических обстоятельствах испытательных полетов, но находил выход. Сказывались не только большой опыт работы летчиком и налет в «Аэрофлоте», не только инженерное образование, сказывались сильный характер, хладнокровие, самообладание. Однажды вместе с другим замечательным летчиком-испытателем ГосНИИ ГА Михаилом Степановичем Кузнецовым в ночном испытательном полете на Ил-62, продолжавшемся размеренно-буднично уже много часов, они вдруг попали в мощную тряску, которая последовала за резким ростом перегрузки и угла атаки тяжелой машины. Оба летчика мгновенно поняли, что по какой-то причине стабилизатор самопроизвольно переместился в крайнее положение. Оба пилота навалились на штурвалы, отдавая их от себя. Командир, им был М. С. Кузнецов, давил на тумблер перекладки стабилизатора на пикирование, а В. Д. Попов включил аварийный слив топлива. Благодаря разумным, согласованным действиям летчиков машину удалось спасти, и был выявлен, а затем устранен серьезный дефект самолета, уже длительное время возившего пассажиров.

В. Д. Попов был одним из немногих гражданских летчиков, которые в 1962 году окончили второй набор от гражданской авиации в Школе летчиков-испытателей в Жуковском. (В связи с этим стоит напомнить, что в конце 50-х годов испытательную службу ГосНИИ ГА возглавил маршал авиации Александр Евгеньевич Голованов. Он сам участвовал в летных испытаниях, и именно по его инициативе ряд гражданских летчиков-испытателей окончил Школу летчиков-испытателей Министерства авиационной промышленности в нескольких выпусках.) Вместе с Поповым дипломы ШЛИ получили В. М. Алексеев, Б. А. Анопов, Б. А. Возяков, С. И. Горчилин, В. В. Козлов, А. А. Лебедев, А. С. Томилин. Каждый из них сделал многое — уже тем обстоятельством, что внес в летные испытания единые принципы подхода к ним. Ведь они прошли, как сами потом гордились, школу С. Н. Анохина, М. Л. Галлая, Я. И. Верникова, школу ЛИИ. В первом выпуске ШЛИ для ГосНИИ ГА 1960 года прошли подготовку В. И. Бердников, Э. Г. Вартек, В. П. Введенский, Б. Г. Волков, А. А. Крестенко, Н. А. Малинин, В. Ч. Мезох, П. В. Мирошниченко, Г. А. Никифоров, А. М. Тюрюмин.

В ГосНИИ ГА было немало ярких личностей среди летчиков-испытателей: С. К. Васильченко, Г. П. Дробышевский, И. П. Мазурук, А. И. Восканов, В. И. Шутов... — всех не перечислить. Но об одном — Эдуарде Ивановиче Шварце — нельзя не сказать особо. Это был летчик выдающийся по всем меркам. В 1930 году в ГВФ был создан научно-исследовательский институт НИИ ГВФ, переименованный в 1954 году в ГосНИИ ГА. Так вот, Э. И. Шварц, имя которого, возможно, и не столь знаменито, как другие, сделал в летных испытаниях очень много, испытывая помимо прочего самолеты, созданные с участием специалистов самолетного НИИ ГВФ. Он первым поднял в октябре 1931 года пассажирский самолет «Сталь-2», а позже и «Сталь-3», спроектированные, как и скоростной пассажирский самолет «Сталь-7», в НИИ ГВФ. В испытаниях самолета «Сталь-7» помимо него в конце 1936 года приняли участие столь же выдающиеся летчики-испытатели А. Б. Юмашев, П. М. Стефановский, И. Ф. Петров. Там же, в НИИ ГВФ, в октябре 1939 года Э. И. Шварц выполнил государственные испытания пассажирского самолета местных авиалиний, пятиместного АИР-19. Когда на базе самолета «Максим Горький» был построен гигантский пассажирский самолет ПС-24, или АНТ-20бис, рассчитанный на 60 мест, его поднял впервые в мае 1939 года экипаж, который возглавил Э. И. Шварц. (Самолет, кстати, летал на линиях «Аэрофлота», но потерпел катастрофу уже в эксплуатации вследствие того, что в полете включился — предположительно из-за ошибки линейного летчика — механизм электроподъемника стабилизатора; самолет вошел в пикирование и разбился.) Вместе со своими товарищами Эдуард Иванович испытывал также машины ПС-9, ПС-41, ПС-43, ПС-84 и др. Без сомнения, Шварц был одним из самых сильных, хоть и мало известных ныне летчиков-испытателей 30-х годов...

Вернемся, однако, к аварийной ситуации Горюнова и Попова на Ту-144Д. Действия обоих с самого начала совпали в главном — быстрее идти к земле! Но Горюнов, заранее продумавший подобную ситуацию, какой не было ни в одной инструкции, понимал, что расходы рулей должны быть чрезвычайно экономными. Иначе запасов мощности гидроусилителей из-за остановки двигателей не хватит для отклонения штурвала в самый нужный момент — при переходе на дозвуковую скорость полета на высоте около 10–11 км. Попов (видимо, в шоке, как посчитал Горюнов) вцепился в штурвал. Горюнову пришлось бить его по рукам — чтобы отпустил штурвал: скорость подходила к предельной. При проходе через число М, близкое к 1,0, штурвал был полностью отклонен на себя. «Я им не работаю, — вспоминал Горюнов, — машина слегка качается, качается. Ничего делать уже не могу. Машина медленно снижается. Томительно текут секунды. Режим полета М=1,0 не меняется. Думаю, ладно, прощаться еще рано. Вот когда загремим туда, вниз, со сверхзвуковой скоростью, тогда уже будем прощаться со всеми, потому что делать уже больше нечего».

На высоте 8 км на установленной приборной скорости для запуска двигателя в воздухе Горюнов дал команду: «Запустить второй двигатель!» Двигатель запустился с первого раза, что раньше как раз этот двигатель делал весьма неохотно. Запуск двигателя № 2 был жизненно необходим, потому что на одном двигателе самолет летел только со снижением. При весе, близком к максимальному, снижение было весьма интенсивным. Запуск двигателя № 4 исключался (поскольку он был рядом с третьим). Все очереди пожаротушения уже сработали и удачно потушили пожар двигателя № 3. Продолжая полет на двух двигателях с весом, намного превышавшим максимально допустимый посадочный (слив топлива был категорически запрещен из-за его возможного возгорания), экипаж сумел совершить посадку на запасном аэродроме...

Горюнов говорил позже, что им сильно повезло. Повезло, в частности, что они не стали запускать четвертый двигатель, ограничившись запуском второго (в дополнение к работавшему рядом с ним все время первому). Четвертый двигатель, как потом оказалось, был уже поврежден взрывом третьего, он мог мгновенно загореться после запуска. Когда после посадки на земле открыли капоты этого двигателя, оттуда посыпались мелкие части. Осмотр показал, что один из крупных осколков после взрыва прошел строго между двумя расположенными рядом мощными трубопроводами — топливным и масляным, не задев, на счастье, ни тот ни другой. Это тоже грозило неминуемым пожаром. Словом, везение — и редкостное, — безусловно, было. Но главное — благополучная посадка Ту-144 на подвернувшемся как нельзя кстати прямо по курсу после снижения аэродроме в Энгельсе произошла благодаря грамотным действиям командира экипажа. Впрочем, как и полагается, ему еще пришлось доказывать потом, что действия его были правильными.

Разрушение лопаток компрессора двигателей, строго говоря, нельзя называть взрывом. Но и это очень опасное происшествие, в котором, как свидетельствуют специалисты, заслуживают добрых слов действия в полете ведущего инженера Виктора Наумовича Генова. При общей сумятице в экипаже при отказе двигателя он один вспомнил о необходимости перекачки топлива для изменения центровки при уходе на дозаук. Включив режим перекачки, он спас самолет и экипаж от верной гибели!

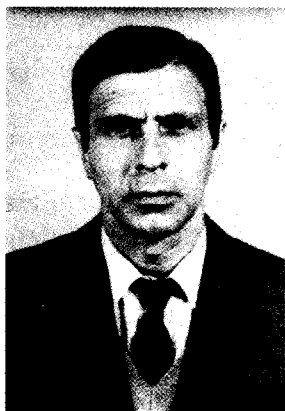
А вот что рассказывал о той аварии В. Д. Попов: «На числе Маха, равном 1,8, у двигателя что-то лопнуло, и возник помпаж. При этом заглох соседний двигатель, и мы остались с двумя. А при двух работающих гидросистемах (вместо четырех или трех в нормальном состоянии) невозможно, как мы знали, перейти со сверхзвуковой скорости на дозвуковую — не хватает мощности приводов элевонров для управления машиной.

Мы снизились до пяти километров, убрали газ, задрали машину и, энергично тормозясь, быстро проскочили опасный диапазон чисел М от 1,05 до 0,95. Благополучно сев в Энгельсе, мы увидели, что полоса аэродрома, освещенного вечерним солнцем, покрыта деталями нашего рассыпавшегося двигателя. Опять-таки нельзя говорить, как это делает кто-

то, что второй пилот — Горюнов — растерялся. Просто он не участвовал в пилотировании...»

Как видим, память подводит Попова, по крайней мере в том, кто был командиром потерпевшей аварию машины. Но это мелочь. Инженеры указывают на неточности и в воспоминаниях Горюнова, но исключить его вообще из участников памятного события — это уж слишком...

О только что упомянутой аварии В. Ч. Мезох писал: «С Ту-144 был еще один случай, когда разрушилась турбина двигателя и ее оборвавшиеся лопатки вывели из строя соседний двигатель. Это произошло на большой высоте на сверхзвуковой скорости в районе Саратова. Но здесь Попов сработал четко: приказал туполевскому бортинженеру выключить двигателя, перешел на дозвуковую скорость, увидев под собой большой аэродром (это был аэродром стратегической авиации в Энгельсе), посадил самолет, причем с весом, превышающим посадочный. За это его снова хотели представить к званию Героя Советского Союза, но Бугаев не согласился, сказав: «А за что, собственно, давать — самолет-то не пошел». Ему возразили, мол, в МАПе все получили. А он: «Вот пусть МАП его и представляет». Так В. Д. Попов и не получил заслуженную Звезду. Конечно, ему было очень обидно, ведь два таких уникальных случая, требовавших мужества и мастерства...»



В. Н. Генов

Услышав от меня эту цитату из книги Мезоха, Елян посоветовал: «Ты это зачитай Горюнову. Горюнов же с Поповым летал... Там Горюнов командовал, а не он...» В этих словах не было никакого неуважения к Попову.

Дорога в авиацию сибиряка Владислава Попова, родившегося в Новосибирске в 1930 году, начиналась со знаменитого «макаровского» высшего военно-морского училища во Владивостоке. Попов проходил уже практику на флагмане Тихоокеанского флота — крейсере «Каганович», когда понял, что морская жизнь ему неинтересна. В ней, как он увидел, «не было размаха» и трудно было достойно проявить себя. А он уже тогда, юношей, верил в свою звезду. После этого он пошел в училище летчиков гражданской авиации и в 1950 году с отличием окончил его — в Красном Куте. Выбрал для работы Новосибирск. «Покоряя пространство и время», летал поначалу на По-2. На нем впервые упал — на болото, при отказе мотора. Летал на химических работах у себя, летал помогать хлопкоробам Средней Азии. Летал на Ил-12, Ил-14, Ту-104, Ан-8...

В 1960 году Владислав окончил Киевский институт гражданской авиации. Он имел уже первый класс летчика и решил поехать в Казань, чтобы испытывать там новейший Ту-22. Ему не отказали, но посоветовали окончить прежде Школу летчиков-испытателей. Именно тогда маршал авиации А. Е. Голованов проводил набор летчиков-испытате-

лей в ГосНИИ ГА и направил Попова в ЛИИ для поступления в легендарную Школу. Там уже почти месяц как шли занятия. «Ты что — знакомый Хрущева?» — искренне удивились в Школе, но приняли. В подавляющем большинстве слушатели были военными, они прошли жесточайший отбор, и его — «одиночку» — прозвали ГВФ. Поначалу это звучало иронично, пока он не освоил, быстро и основательно, все боевые самолеты, какие были в то время, включая МиГ-25, — на больших высотах и скоростях. После близкого профессионального знакомства с В. И. Лойчиковым, И. П. Волком, Э. В. Каармой, В. В. Назаряном — на самых разных машинах и режимах — от иронии товарищей-военных не осталось и следа.

Хорошую закалку в испытательной работе Владислав Дмитриевич получил и в ГосНИИ ГА, куда был распределен сразу по окончании Школы. Через его руки прошли все модификации самолета Ту-134, самолеты Ту-154, Ту-144... Его суммарный налет составил 22 тысячи часов!

Попов был прямым участником многих событий, и у него был свой взгляд на них.

Вторая (после Ле Бурже) катастрофа самолета Ту-144 произошла во время контрольно-приемного полета, который выполнял смешанный экипаж МГА — МАП во главе с Поповым и Еляном. Пожар случился при проверке запуска вспомогательной силовой установки — ВСУ — на высоте 3000 м при скорости полета 480 км/ч. Обстоятельства этой катастрофы при вынужденной посадке самолета описаны в ряде изданий, в том числе в моей первой книге «Летчики-испытатели». Вскользь об этом говорилось и в настоящей книге. Притом о Еляне некоторые его подчиненные говорили менее уважительно, чем о Попове.

Елян аварийно садился не раз. Одна из первых и памятных аварийных посадок случилась во время испытаний самолета Су-7Б. На машине поставили эжекторное сопло, и сразу после взлета хвостовая часть самолета стала разрушаться. Машину резко, рывками швыряло из стороны в сторону, но летчик сумел ее посадить.

В. Д. Попов говорил о Еляне: «У Эдика — масса заслуг. Мне очень жаль, что у него так сложилось на туполевской фирме. Я не могу сказать, что он был требовательным чрезмерно. Он был амбициозным. Жаль, что он попал в эту историю с продажей автомобиля, жаль, что его товарищи не нашли ничего лучшего, как дойти в жалобе на него до самого партийного верха. Жаль, ведь его большие заслуги несомненны!»

О пожаре и аварийной посадке на Ту-144 Попов рассказывал мне так:

— Мы с Еляном (я был командиром, а он сидел на правом кресле) выполняли полет во вторник, 23 мая 1978 года. Накануне, в пятницу, произошло летное происшествие с аварийной посадкой восточнее Калининграда самолета Ту-154 бакинского управления ГВФ — при переключении автоматического управления на ручное. В субботу я изучал записи самописцев и переговоров экипажа. Врезалась в память фраза командира: «Будем садиться на эту поляну...»

Так вот, взлетели мы с Еляном на «144-й», подлетаем к Егорьевску, ничего не подозревая. А в это время на земле уже видели, что за нашим

самолетом тянется шлейф пламени примерно такой же длины, что и самолет. Показания приборов, в том числе и горевшая лампочка «пожар двигателя» — сначала одного, а потом второго, — особого беспокойства у нас не вызывали. Такое уже бывало нередко, и мы оперативно включали соответствующие системы пожаротушения. Мы начали спокойно разворачиваться для возвращения, и в это время в кабину повалил черный дым. Позже выяснилось, что из баков вылилось около 10 т топлива и оно загорелось в отсеке, где не было датчиков пожара. Дым в кабину все прибывал. Не было уже видно приборной доски, и штурман сообщал скорость — 450 км/ч. Вспомнив почему-то бакинский экипаж, я показал налево и сказал: «Будем садиться на эту поляну!» Примерно в этом же месте незадолго до того приземлялся аварийно на самолете вертикального взлета и посадки заместитель начальника Школы Валентин Вазгенович Назарян. Услышав мои слова, Елян предложил: «Долетим до дому!» Действительно, у нас бывали подобные отказы двигателей; их отключение, как и на этот раз, было почти обычным делом. Но дым так повалил в кабину, что мы без колебаний пошли вниз на выбранную поляну. Впереди под нами находилась деревня, а за ней, перед той поляной — лес. Стало быть, сесть надо за лесом, дотянув до поляны. Взял я на себя штурвал, резко уменьшил вертикальную скорость. И как помчались мы по верхушкам леса! Деревья, словно гигантские барабанные палочки, стучали по самолету, пока мы не вылетели из этого леса. Пронеслись, чудом не задев их, мимо незамеченных опор ЛЭП... Чего я боялся, так это «хлыста» при посадке — удара хвостовой частью фюзеляжа. Опасался, кроме того, чтобы не перегорело управление. Дали команду инженерам переместиться в хвост самолета как наиболее безопасное место. Я был в скафандре (высотном компенсирующем костюме — ВКК) и плотно привязался к креслу. А Елян был лишь в легком высотном костюме. Когда мы продирались через деревья, меня било вместе с самолетом, а его, бедного, било еще об самолет! После посадки, когда машина остановилась, Эдик вылез из нее, а идти уже не мог.

Я выскочил, как и он, через форточку и вишу!.. 23 мая, 18 часов 56 минут! Тишина. Небо голубое, вода синяя, трава зеленая, дым черный. Машина горела, но не взорвалась. Я вишу вниз головой и думаю, что же я вишу? Бежать надо! Уперся ногами в борт и сумел оторвать шланг скафандра, связанный с креслом (потом уже на фирме человек десять никак не могли разорвать этот самый шланг). Соскочил, смотрю назад: двигатели валяются. Считаю: один, два, три. Четвертого нету! Мы шли с левым креном. И четвертый двигатель остался на правом крыле, его не оторвало...

— Мне говорили «доброжелатели» первого командира первого, опытного Ту-144, будто Эдуард Ваганович Елян подрастерялся? — спросил я Попова.

— Я этого не говорил, — ответил Владислав Дмитриевич. — Он перед самым касанием сказал: «Падаем». Дым в кабине был уже черным. Я же

поправил: «Не падаем, а садимся!». Сажал-то я — как командир. Мне было легче. Эдик не участвовал в управлении, и он потом меня поблагодарил...

— Владислав Дмитриевич, как же так получилось, что вы всем экипажем не распознали утечку топлива? Ведь есть на пульте управления и топливомер, и расходомер? Что, ничего не указывало на опасность?

— Все показывало. Показывало, что потеряно около 10 т топлива. Но один товарищ из инженеров взял и подвернул стрелку обратно — не поверил показаниям...

К несчастью, во время посадки тогда погибли бортинженеры О. А. Николаев и В. Л. Венедиктов.

— Правда ли, что против Ту-144 были министр МГА Б. П. Бугаев и его заместитель Ю. Г. Мамсуров? Ведь, по мнению авторитетных специалистов ОКБ, ненормальные отношения с руководством МГА были главной причиной остановки программы Ту-144? — спросил я летчика.

Он возразил:

— Не согласен с распространенной точкой зрения, будто против этого самолета были руководители Министерства гражданской авиации. Против него были конкуренты. В Рыбинске не давали работать П. А. Колесову — вставляли палки в колеса свои же. Не гражданская авиация была против этого самолета, а сами туполеовцы, и первый среди них — Алексей Андреевич Туполев, допустивший развал программы. Великим человеком, кстати, был Бендеров Владимир Николаевич. Если бы он не погиб, самолет летал бы на трассах «Аэрофлота». Это был единственный человек, который имел не только власть, но и умение добиваться своего. Туполевским летчикам было все равно — лишь бы шли деньги им лично! Мы требовали поскорее передавать машину нам, в «Аэрофлот», они же тянули. Туполевские летчики, очевидно, побаивались меня, потому что я не стеснялся говорить о недостатках машины. Они же были под генеральным конструктором и целиком зависели от него: в оплате труда, жилье, дачах, машинах, наградах... Я корил их не только за это. Сколько было у нас катастроф — я их ни разу не видел, ни одного, ни на одном разборе! Неудивительно, я не верю ни одному слову фирменных летчиков, хотя хорошо знаю, что это классные летчики — и туполеовцы, и ильюшинцы.

Я не знаю, насколько это суждение было взвешенным. Но даже если оно — следствие случайного всплеска эмоций, опустить его никак нельзя. Потому что оно указывает на нашу общую болезнь. Беда тут не только в том, что надо уметь ценить своих братьев по профессии, нередко фанатически преданных делу, которому они служат и нередко отдают за него жизни. Главное — это не разборки, внутренние и внешние, а главное — дело, достижение важных единых целей. И если мы сегодня оказались в глубоком провале с нашим самолетостроением, то, не забывая наших умных конкурентов, должны сказать себе, что во многом виноваты и мы сами... У меня нет никакого уважения к Г. О. Грефу, точнее сказать, для меня никак неприемлемо то, что в возглавляемых им (а также его предшественниками) реформах напрочь забыта авиация. Но нельзя

не согласиться с министром, что уровень хозяйствования связан с уровнем культуры. Это азбука, как и то, что прежде всего культурой — и технической и общечеловеческой — определяется уровень дискуссий летчиков.

Уместно привести некоторые суждения о самолете Ту-144, о рассматриваемых событиях и личностях другого летчика-испытателя ГосНИИ ГА В. Ч. Мезоха из его книги «Летчики-испытатели гражданской авиации». Раньше приходилось уже говорить об ошибках уважаемого человека, которые возможны в любой большой работе. Здесь же выявилось нечто иное. И об этом говорят те, кого судит он, не будучи прямым свидетелем рассматриваемых драматических, даже трагических событий. Владимир Чемгуевич писал: «Официально комиссия Военно-промышленного комплекса отвергла этот самолет, сделав заключение, что он не соответствует предусмотренным нормам. Начальник нашего института с подачи министра Бугаева выступил на ВПК, где решили самолет зарубить. Но туполевцы, минуя Бугаева, добились лично через Брежнева, чтобы он летал один раз в неделю в Алма-Ату с пассажирами (до этого возили пробки для вина). В Домодедово сформировали два рейсовых экипажа (командиром одного из них назначили Бориса Кузнецова, с которым мы учились в военном училище). Тем не менее в каждом полете ответственным был летчик-испытатель — туполевский либо наш. К чести Бугаева, он первый понял авантюристность этого дела, как ответственный за безопасность полетов в «Аэрофлоте» весьма негативно относился к Ту-144, требовал, чтобы техническое обслуживание производили туполевцы, а расходы — пополам. И оказался полностью прав. Вскоре туполевцы сделали модификацию этого самолета — Ту-144Д — с удлиненным фюзеляжем, увеличенным количеством пассажирских мест (вместо 125 стало около 150, точно не помню), с усовершенствованным крылом и поставили другие двигатели — колесовские. Машина слетала в Хабаровск без посадки, оттуда, правда, пришла почти на нуле, со встречным ветром топлива еле хватило до Раменского, тем не менее дальность резко увеличилась. Однако эти двигатели оказались ненадежными, даже опасными, что вскоре подтвердилось на практике.

Приемкой Ту-144Д занимался наш институт. Был создан совместный экипаж. Попов находился на левом сиденье, Елян — ведущий туполевский летчик, Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель, начальник летной службы — на правом, он же ответственный за безопасность. Совершали полет в зоне Раменского. И вдруг сначала загорелась сигнализация пожара одного двигателя, затем другого и третьего. Развернулись на аэродром, выключив три двигателя (естественно, на одном двигателе ни один четырехдвигательный самолет не летает). Произошло ЧП из-за того, что неправильно была закомутирована сигнализация пожара, в результате перепутали краны, и густой дым повалил в кабину. Уже в больнице Елян мне рассказывал: кабину заполнил такой дым, что он не мог найти ручку крана шасси, чтобы выпустить его.



Сажал самолет Попов, Елян или растерялся или действительно из-за дыма не мог ничего сделать. Наверное, это первый в истории авиации случай, когда сверхзвуковой самолет посадили на грунт, да еще на пересеченной местности. Сажали на «брюхо». При ударе о землю отклоненный вниз острый обтекатель проломил фюзеляж, грунт вместе с гибкими валиками контрольно-записывающей аппаратуры придавил бортинженеров — нашего Славу Венедиктова и туполеовского. Они погибли. Остановился самолет метрах в пятидесяти от каменного карьера, от полной катастрофы. И загорелся.

И здесь героически проявил себя наш штурман В. В. Вязигин, очень мужественный, смелый и скромный человек. Он отстегнул Попова, снял с него маску и вытолкнул его в форточку, затем помог выбраться Еляну, начал спешно выбираться сам. Мужчина он крупный, зацепился за что-то ногой в кабине, со всей силы дернулся и сломал ногу. Наконец вывалился, только успел откатиться в сторону, как самолет взорвался. Из аэрофлотского вертолета увидели горящий самолет, передали по радио. Вскоре прилетел дежурный вертолет, экипаж забрали. После расследования Попова представили к Звезде Героя — он это заслуживал. Но, по-видимому, из-за гибели двух бортинженеров не дали, и Виктор Владимирович Вязигин остался без награды...»

Эдуард Ваганович Елян узнал об этих суждениях малознакомого коллеги от меня, когда я прочел эти строки неизвестной ему книги. Я знаю Еяна как человека весьма выдержанного и привыкшего к недобрым выдумкам. В частности, и в отношении той самой катастрофы, в связи с которой есть давние «доброхоты», желающие приписать Еляну то, чего не было. Но тут он был в ярости: «Это вранье от начала и до конца. Мезох не знает даже, что самолет горел в воздухе, а на земле никакого взрыва не было! Никого Вязигин не вытаскивал. Разве что Попова, может быть? Меня не мог он вытаскивать, потому что сами они выскочили оттуда пробкой. А я без сознания сидел. Я потом выбирался сам. У Мезоха от начала до конца — галиматья. Полная чушь! Ни в какой больнице я его не видел! У нас был пожар двух правых двигателей, потом левые загорелись. У нас все двигатели были остановлены. На земле никакого взрыва не было! Полное идиотство с какими-то кранами, с коммутацией...»

О том, что произошло под Егорьевском, я спросил С. П. Авакимова:

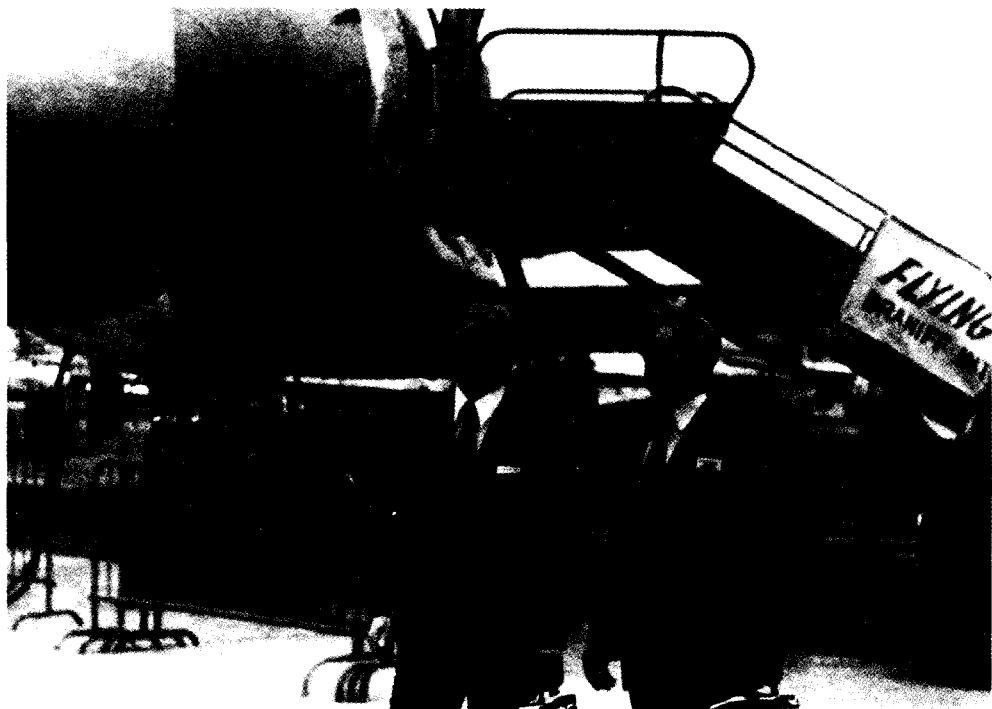
— В. Д. Попов и особенно В. Ч. Мезох весьма сдержанно, если не критически, говорят о Э. В. Еляне. Он, в свою очередь, как и М. В. Ульянов, видит промашку В. М. Кулеша. Где, по-Вашему, истина?

— Очень легко обвинять потом, когда все становится ясно. Потом всегда все умнее становятся... Я оказался в той же ситуации, что и В. М. Кулеш, — один к одному — меньше чем через год. Но мы-то были уже умные, наученные вот тем горьким опытом. Когда мы увидели расхождение стрелок, я сразу заорал! А если бы это случилось у меня впервые, не знаю, стал ли бы я орать! Потому что перед этим у нас был опыт полетов на предыдущей модификации, и вот этот самый расходомер, которому Кулеш не пове-

рил, работал там плохо! И ему перестали верить. А здесь он был очень точным. И тому расхождению Кулеш не придал значения. Он, надо сказать, был очень хорошим ведущим инженером. Но так уж получилось, он решил, что раз есть разница в показаниях расходомера и топливомера, значит расходомер в очередной раз врет. Так что очень легко судить, когда все знаешь. Я не склонен никого винить. У нас, конечно, опасная работа, она требует высокой квалификации, осторожности. Каждый испытатель должен запрещать себе делать то, чего он не понимает. Это все так, но тем не менее: авиации уже 100 лет, испытатели всегда на переднем крае, и многие из них погибли на рабочем посту. Почему? Не потому, что они были плохими летчиками, операторами, специалистами. Человеку свойственно совершать ошибки — потому что он столкнулся с новым, непознанным. Потом, после него эти ошибки уже совершать не будут. Конечно, нельзя оправдывать всех подряд, но в нашем деле ошибки случались и будут случаться...

— Правильно считают, что никогда не надо говорить о вине испытателей, надо говорить об их возможной ошибке, упущении, оплошности...

— Да! Вина — это очень жесткое слово, намек на что-то сознательное. В той же катастрофе под Егорьевском — почему надо спрашивать с Кулеша, а не с бортинженера? Там были два бортинженера, и не слабые... У них на приборной доске были оба этих прибора... На мой взгляд, в той катаст-



*В. М. Кулеш и Э. В. Елян на авиасалоне в Ле Бурже*

рофе сказала ошибка чисто техническая, сказался недостаток конструкции, который был устранен потом. А мы ищем людей виноватых...

— Попов, по рассказу его товарища из ГосНИИ ГА В. Ч. Мезоха, — настоящий герой, хладнокровно сажавший горящую машину, а Елян чуть ли не растерялся...

Авакимов уверен: «Из того, что я знаю, этого вовсе не следует. Знаю, что Елян повысил голос только при обращении к бортинженеру, настойчиво требуя разобраться в ситуации. Это нормально. Никакой паники на борту не было, работали... Что касается В. Д. Попова, то, на мой взгляд, это действительно замечательный, сильный летчик-испытатель, настоящий Герой. Очень жаль, что он так и не был формально удостоен этого высокого звания — это издержки нашей системы, где из крупных достижений принято было делать политику. А то, что каждый великий летчик-испытатель считает себя совершенно исключительным, наверное, тоже естественно. Это же своеобразное проявление нормального командирского характера, который абсолютно необходим в моменты критических ситуаций, когда нужно не сомневаться, не миндальничать, а энергично принимать решения, действовать самому и заставить правильно действовать экипаж, а не устраивать “профсоюзное собрание” или “Совет в Филях” на борту! Не обладай крутым характером командир — в таких ситуациях может оказаться недалеко до паники и до беды. Кстати, а в горящую кабину-то после того, как живые ее покинули, снова вернулся В. М. Кулеш, пытаюсь найти там бортинженеров, не оказавшихся среди спасшихся, и помочь им».

С. Т. Агапов также был высокого мнения о профессионализме инженера, но он увидел и прокол в его действиях: «Кулеш — грамотный, толковый специалист, все схватывает на лету, умница. Но он чем-то похож на Бендерова. Тоже что-то авантюрное в характере: ну, нужно же командиру доложить, что происходит...»

Казалось бы, самое приятное говорить (и думать) о человеке хорошо. Потому, наверное, самое обидное — это выслушивать упреки от своих же товарищей, у которых возможности приблизиться к истине не так уж малы — была бы добрая воля. Но бытует же правило: «Если бы мы знали, что думает о нас друг, мы никогда бы не дружили». Наверное, талант друга столь же редок, сколь и любой другой талант, — что в каменном веке, что в XXI. Может быть, это одна из загадок, которую автор пытается прояснить, хотя и видит скептические улыбки мудрецов, знающих, что все в живом мире всегда делалось и будет делаться ради одного — возвышения и сохранения самого себя. Мудрецы знают, что те, кто поумнее, возвышаются, возвышая других, а те, кто послабее, возвышаются, унижая... Впрочем, все, наверное, не так просто...

Мне довелось слышать запись переговоров на борту того самого самолета с момента, когда была запущена вспомогательная силовая установка — ВСУ — и начался пожар. Ей-богу, эти 6–7 минут плохой записи стоят глянцевых томов придуманной литературы. Отчетливо слышен

лишь бесстрастный женский голос речевого информатора. Поразительно, но столь же абсолютно спокойны живые приглушенные голоса Еяна и Попова. Поразительно — если просто послушать, что последовательно и размеренно стала вещать «железная женщина» уже через минуту после запуска ВСУ:

«Проверь — пожар!»  
«Проверь — пожар!»  
«Проверь — пожар!»  
«Проверь — пожар!»  
«Проверь — пожар!»  
«Проверь — пожар!»  
«Крен левый — велик!»  
«Крен левый — велик!»  
«Управляй скоростью — вручную!»  
«Управляй скоростью — вручную!»  
«Управляй скоростью — вручную!»  
«Управляй скоростью — вручную!»  
«Проверь — пожар!»  
«Борт питается от аккумуляторов!»  
«Борт питается от аккумуляторов!»  
«Управляй скоростью — вручную!»  
«Управляй скоростью — вручную!»  
«Управляй скоростью — вручную!»  
«Управляй скоростью — вручную!»  
«Проверь — пожар!»  
«Проверь — пожар!»  
«Скорость прибавь!»  
«Скорость прибавь!»  
«Борт питается от аккумуляторов!»  
«Борт питается от аккумуляторов!»  
«Борт питается от аккумуляторов!»  
«Борт питается от аккумуляторов!»  
«Нет резерва демпфера!»  
«Нет резерва демпфера!»  
«Проверь — пожар!»  
«Выпусти шасси!»

На этом запись обрывается. Трудно расшифровать все переговоры и даже разобрать голоса. Но ясно слышно, что Еян, к которому сидевший на левом, командирском, кресле Попов обращался как к командиру, увидев в дополнение к речевому информатору также мигающую лампочку сигнализатора пожара, сразу тоже принял решение возвращаться на собственный аэродром. Для этого надо было разворачиваться на 180°. Попов, подбадриваемый Еяном, начал разворот с глубоким креном влево. Еян, находившийся на постоянной связи с членами экипажа и с КДП, попросил разрешить посадку с ходу и приготовить на аэродроме проти-

вопожарные средства. Одновременно он пытался узнать у инженеров, на каком двигателе продолжается полет, после того как поступили сообщения о пожарах трех двигателей. Примерно через две минуты после запуска ВСУ он дал команду «закрыть кондиционирование» — очевидно, в кабину стал уже поступать дым... Сообщения членов экипажа (об использовании средств пожаротушения, об отключении двигателей, об отключении генераторов, о положении самолета относительно приводов аэродрома, характер обмена информацией с КДП) свидетельствуют об абсолютном спокойствии на борту. Даже в такой ситуации, когда в любую секунду машина могла взорваться, «грубиян» Елян не позволил себе обойтись без слова «пожалуйста»! Никакой паники на борту не было, все (и летчики, и инженеры, и штурман, и руководитель полетов на КДП) хладнокровно работали... Вот поразительный пример высшего профессионализма и мужества. И пытаться после случившейся трагедии не только бросить тень на Еяна, но и искать его вину в случившемся, а в конечном итоге и в судьбе самолета по меньшей мере недостойно.

Виталий Данилович Баскаков был привлечен к работе аварийной комиссии, разбиравшей причины той катастрофы. Он говорил: «Владислава Попова я считаю героической личностью. Так я не могу сказать ни о ком из наших летчиков. Весь склад его характера, манера вести себя, отношение к людям, к работе, огромное уважение к своей профессии — все это в моем представлении соединилось с тем, что я узнал о нем, когда слушал записи переговоров на борту самолета Ту-144, потерпевшем катастрофу под Егорьевском. Тогда Попов сидел на левом кресле, а на правом был Елян. Они падали с огромной скоростью на лес. Двигатели горели и разрушались. Обстановка была настолько напряженной, что не дай бог никому пережить такое!.. Я встречал их на вертолете. Елян был белый, как мел. Это никак не упрек ему. Ведь Попов управлял самолетом, и ему было не так страшно, как наблюдавшему за происходившим Еяну.

Веремей был руководителем аварийной комиссии, и он привлек меня к работе, в частности к расшифровке переговоров в кабине. Разобрать многие слова было сложно, но мне удалось проникнуться всей обстановкой той посадки. Помню скорострельный вопрос Попова Еяну: «Шасси выпускаем?» Они выпустили шасси, и правильно сделали. Я считаю, что в этом полете очень грамотно поступил Елян, не вмешиваясь сильно в действия левого летчика, который обычно управляет самолетом. Это ценное качество правого — иначе получится абракадабра! Елян видел, что Попов все делает грамотно, и он не стал ему мешать. Никакой растерянности в его действиях я не увидел. Попов как летчик был не слабее Еяна. Он, наверное, слабее как испытатель. Попова, единственного из гражданских летчиков, наша фирма представила к званию Героя. Жаль, что ничего из этого не получилось, но Попов этого звания был достоин...»

О причинах раздора среди летчиков я расспрашивал в 2005 году за круглым столом конструкторов ОКБ во главе с В. И. Близнюком. В. М. Ра-

зумихин сказал тогда, что зачинателем раздора, который случился после Якимова, был Елян: «Он прекрасный летчик. Но ему командовать нельзя! Я его знаю и люблю. Но командовать ему нельзя! Он абсолютно невыдержан...»

«У Ельяна действительно больше было амбиций, чем данных. В критических ситуациях он всегда уходил в сторону», — поддержал Разумихина Ю. Н. Попов. В. И. Близнюк добавил: «Ельяна слава испортила: “Первый в мире!”»

Те, кто в отсутствие Эдуарда Вагановича в Москве после его отъезда в Ростов не жалели критических стрел в его адрес, охотно участвовали в его чествовании в ОКБ по случаю 80-летия. Он замечательно сохранил душевную (да и физическую) молодость, он весь — в делах, в общественной работе! Как выясняется, удивительно точными, добрыми и пророческими оказались поэтические строки, адресованные ему 40 лет назад, 20 августа 1966 года, сотрудниками КБ, занимавшимися до Ту-144 беспилотной техникой:



*В. Д. Попов и Э. В. Елян*

В сорок лет ты выглядишь на двадцать.  
Сохраняй поправку эту век,  
Чтобы через сорок лет казаться  
Как сорокалетний человек!  
После беспилотных птиц впервые  
Мы в тебе пилота обрели  
И уверены, что Ту сверхзвуковые  
Оторвешь ты первым от земли!

Слушая критиков, Эдуарда Вагановича пытается защитить И. К. Ведерников: «Я считаю, что самое большое зло — это то, почему и СССР развалился. А летчики все разные. Я, например, с Ельяном нормально работал. Лет восемь я пробыл у него заместителем, после того как Козлов погиб. Мне Ваганыч нравился. Он мог сказать прямо в глаза что угодно и кому угодно. Елян мог запросто Кожевникова отчехвостить. Мог прямо что-то сказать Туполеву. Елян — колоритный мужик. Но Туполев, когда поехал за границу, в Болгарию, взял с собой Козлова, а не Ельяна. Перед

тем как Елян сняли, у нас были перевыборы. Елян был избран в партийное бюро единогласно. Потом, через месяц, когда его сверху ударили, то же партийное бюро вынесло на обсуждение три предложения: выговор, строгий выговор и выговор с занесением в личное дело. Все проголосовали за выговор Еляну — и к нему не было никакой жалости. А до этого единогласно поддержали!»

«Алексей Андреевич не простил ему эту аварию — с В. Д. Поповым», — полагал Разумихин.

«Оказалось два командира на борту», — поддержал его Ю. Н. Попов. Но Ведерников продолжал говорить нечто иное: «Елян был грамотным, энергичным, и он сыграл большую роль. Главным летчиком на макет “144-й” я был назначен. Я три месяца ездил на макет: Адамович, Елян и я. Я тогда впервые почувствовал, что Елян против меня копает. Это борьба острая, я не обижаюсь... Елян боролся, боролся активно. Он ездил в ЦНИИАГ к Горяйнову — его же хотели! Это вдруг Бендеров начал Горяйнова продвигать...»

«Горяйнов был первым летчиком, — заметил Ю. Н. Попов, — который был назначен на “144-ю”. На этапе эскизного проекта был назначен! Он приезжал, я с ним сидел, разбирался. Макета еще не было! А потом его быстренько отшили...»

«Да не отшили! — не соглашался Ведерников. — Его списала медицина. Он в это время настолько запил, что его послали в ЦНИИАГ...»

Один из вечных вопросов летных испытаний — разделение (или объединение) функций летчиков промышленности и заказчика — военного или гражданского. Тут нередки заносы с обеих сторон. Дело не только в летчиках — это вершины пирамид. Дело в нередко различных интересах ведомств, оснований пирамид. Туполев, бывало, провозглашал: «Дадим заказчику не то, что он просит, а то, что ему надо!» Это была не только шутка и не только преувеличенное понимание своих возможностей выявить наиболее важные задачи и рациональные пути развития авиации, которое дается опытом и разумом большого коллектива ученых и инженеров.

Представляют интерес суждения того же Владимира Чемгуевича Мезоха о задачах летчика-испытателя гражданской авиации: «После окончания любых испытаний, особенно таких ответственных, как государственные, испытания на крайних режимах, необходимо составлять отчет. Наш Государственный научно-исследовательский институт Гражданской авиации всегда составлял отчеты по летным испытаниям с заключениями. Один из разделов такого отчета — летная оценка. Составленная на основе множества данных, взятых из расшифровок контрольно-записывающей аппаратуры, она в основном качественно отражает результаты испытаний конкретного самолета, его систем и режимов. Это очень ответственный для летчика-испытателя документ, завершающий его работу по данным испытаниям. Мало того что летчик-испытатель чисто выдержит режимы, блестяще проведет испытания, проявит мужество в экстремальных условиях. Если летная оценка не будет

на высоте, то все пойдет насмарку. Она должна быть принципиальной, но не мелочной, ведь надо учитывать состояние отечественной авиационной техники на данное время, различные трудности, и в то же время она должна быть объективной. Ее признают лишь при выполнении этих непростых требований. Поэтому с летными оценками у различных летчиков складывалось по-разному. Не все умели правильно ее написать, отразить в ней, начиная с размещения рычагов и агрегатов в кабине и кончая летными характеристиками, особенности поведения самолета, его положительные стороны и недостатки. Некоторые при этом полагались на науку, приглашая в помощники ученые головы. Я с самого начала писал летные оценки сам. Брал обычно отгулы, писал вечерами и даже по ночам, когда дети ложились спать. Писали с женой — у меня с детства плохой почерк. Я диктовал, а она записывала...»

У меня нет никаких оснований относиться недобро к Владимиру Чемуговичу Мезоху. Мы не раз говорили с ним, я прочел с интересом книгу его воспоминаний о трудной и достойной жизни летчика-испытателя, Героя России. К сожалению, в своих суждениях он не избежал повышенного субъективизма, а также большого числа ошибок, очевидных профессионалам. Причем есть ошибки не просто от незнания, не просто от поспешности в работе, а от другой точки зрения. Не считаю себя вправе судить, кто больше растерялся, кто был «бледнее», и кто кого «сдал» в той или иной ситуации — гражданские или заводские летчики-испытатели. Представлю на суд читателя лишь суждения противоположных сторон. Не уверен, что мои симпатии останутся незамеченными, но одно знаю: от уважения друг к другу, от понимания специфики работы и ответственности каждого выиграют обе стороны. А если только поливать друг друга, то обе стороны лишь потеряют. В первую очередь, в глазах друг друга, а во-вторых, в представлении сторонних наблюдателей. Ведь по большому счету это действительно друзья, делающие одно — опасную, трудную, ответственную (испытательную!) работу... Правда, мера опасности, уровни профессиональных требований и ответственности, объективно говоря, неодинаковы... Что-то у кого-то больше, что-то — меньше, а что-то одинаково весомо... Идеально было бы это сознавать каждому. Жизнь показывает, что это, кажется, невозможно... Хотя, казалось бы, очевидно, что университетов у нас много, а московский — номер один, петербургский — номер два...

Однажды я оказался приглашенным в качестве свидетеля одной из сторон в затянувшейся на года мелочной гаражной кооперативной тяжбе. В конце своих свидетельств на суде я сказал, что знаю и истца, и ответчика как порядочных людей: «Пора бы им примириться — на пользу всем!» Кажется, я допустил ошибку, не оправдав доверие: тот, в пользу которого я свидетельствовал вполне определенно и без колебаний, был все же в большой обиде на меня и выговаривал мне за мою ограниченность: «В суде не могут быть порядочными обе стороны. Одна из них обязательно дрянь! И ее надо затоптать!..»



Елян даже не стал обсуждать якобы абсолютно подневольное положение летчиков фирмы, но высказал свое мнение о летчиках-испытателях гражданской авиации:

— Слава Попов — амбициозный парень. Притом у него немало и положительных качеств: он хороший летчик, грамотный, компанейский человек. Мезоха я почти не знаю. Но записи полета его с Агаповым, конечно, смотрели. Мезох — тоже амбициозный человек, как видно. Среди их летчиков я вспоминаю как о положительной личности Анопова. На редкость доброе воспоминание. А вот у Попова, Мезоха, Юрскова — какая-то повышенная самооценка...

— Тот же Мезох пытается в своих мемуарах поставить своих летчиков выше летчиков ОКБ и ЛИИ...

— Вот это и есть амбициозность. За этим абсолютно ничего нет.

— То есть явно класс летчиков фирмы выше, чем в ГосНИИ ГА?

— Ну конечно! Несопоставимо! Подходы совершенно другие, потому что здесь, у нас, инженеры совсем другие! Генеральный конструктор! У каждой системы — своя группа толковейших людей! А у них на два-три порядка ниже уровень! Дело даже не в том, что они летают после нас. Они органически так созданы. Их там мало. Я помню выступление на совещании одного их специалиста. Он не понимал практически ничего из того, что говорил. Не потому, что не хотел бы понять, а потому, что у них нет возможности понимать. У нас в одной бригаде была куча толковых специалистов. Тот же Енгулатов, взять к примеру. Один Енгулатов стоил пол-института ГНИКИ. Это в силу обстоятельств. У них база была меньше, специалистов меньше. И разбирались они меньше. А летный состав находился на гребне — «сталинские соколы»! Амбициозность в чистом виде...

В тот момент, когда Эдуард Ваганович говорил об этом, он еще не знал того, что написал в своей книге воспоминаний В. Ч. Мезох...

Работа любого летчика-испытателя, любого ведомства: ОКБ, ЛИИ, ГК НИИ ВВС, бывшего Радиопрома, заводов — имеет свою специфику и важность, свою сложность и опасность. Не исключение ГосНИИ ГА. Каждый кулик вправе хвалить свое болото, но оплевывать чужое — не дело сильной птицы. Пожалуй, в нынешних условиях относительного затишья в испытательной работе разных ведомств, а также критического состояния парка машин гражданской авиации страны роль ГосНИИ ГА, безусловно, возрастает. У нас еще будет возможность убедиться в этом, послушав помимо В. Д. Попова и В. Ч. Мезоха также их более молодых коллег, летчиков Летно-испытательного центра ГосНИИ ГА Р. Т. Есаяна, С. Н. Завалкина...

Культура многое определяет не только во взаимных отношениях летчиков. Алексей Андреевич Туполев давно уже стал мишенью для обстрелов с самых разных сторон — и не только извне. Валентин Иванович Близнюк, сделавший для Ту-144 чрезвычайно много и в значительной мере остававшийся в тени генерального конструктора, настойчиво, но не сле-

по защищает его от несправедливости: «Нельзя замалчивать Алексея Андреевича. Ведь он 20 лет руководил КБ. Мы живем сегодня тем заделом, который закладывался как раз при нем. Работа по Ту-204 и Ту-334 тоже при нем началась! Характер у него был если и вредный, то в первую очередь вредный для него самого. Трения его с Егером и Марковым были не на пользу ему самому... Как более старые и опытные, они считали, что он молод и недостоин роли самого главного в ОКБ, на которую претендовал каждый из них.

Все же в том, что случилось с фирмой в плане высшего руководства, виноват Алексей Андреевич! Началась горбачевская перестройка, а дальше наступил ельцинский переворот, у всех произошло замутнение: вот мы будем хозяевами, все у нас будет хорошо! Провели референдум. Многие высказывались против Алексея Андреевича. Почему? Был у нас такой зам. директора по хозяйственной части, который вызывал у народа большие неудовольствия. Так Туполев его всячески поддерживал! Я прямо говорил Алексею Андреевичу, что народ против него, и его надо убрать. Жулик был. Делал, правда, много, но в основном для руководства. Лишь под колоссальным нажимом Алексея Андреевича он что-то мог сделать и для народа. Алексей Андреевич в этой ситуации не сделал нужный шаг. Если б он убрал его, еще кого-то, кто командовал всем хозяйством, народ это отметил бы это. Противники Алексея Андреевича использовали шаткость его положения и при поддержке МАПа — убрали его. Остатки МАПа тоже имели зуб на Алексея Андреевича за довольно высокомерное отношение к руководству МАПа. Тогда в народе возобладала простая мысль: «Зачем нам генеральный конструктор, если всем должен руководить директор?» С этого и поехало! Смута пошла от базы — в том числе от Ульянова и компании. Они организовали продвижение В. Т. Климова! По отношению к Климову Алексей Андреевич тоже поначалу был виноват в чем-то. Он стал Климова прижимать — из-за того что А. В. Болбот сказал, что В. Т. Климов — кандидат на пост генерального. И Алексей Андреевич тут же изменил свое отношение к нему. Пусть был бы! Приблизил бы наоборот! Климов ушел в «Авиаэкспорт» куда-то!..

Использовали этот референдум и его, Туполева, оттеснили на второй план. Мы ездили тогда к министру промышленности Титкину. Большинство высказывалось в пользу того, что в авиационной промышленности во главе организации должен стоять все-таки генеральный конструктор. Сейчас, кстати, к этому пришли. Сейчас все главные руководители — с двумя титулами. У нас, к примеру, президент — генеральный конструктор. Тут и техника, и бизнес — в одних руках!

Позиция министерства была такой: хотели Климова противопоставить Туполеву... Потом пошло это акционирование, приватизация. Нужно сказать, Климов при всей его эрудиции оказался подставленным. Приехала к нам сомнительная публика. Это его «заслуга», он их приближал. Произошел какой-то накат на фирму. Командовал некто Т. Р. Суринов, он пришел при Климове, Суринова сейчас судят. Потом подсунули В. Е. Алек-

сандрова и его советника А. К. Пономарева, которые разваливали ОКБ. Александров сыграл самую подлую роль.

Дальше распродали максимум того, что можно было распродать. То, что нельзя было распродать, — тоже продали! Макетный цех продали! Это был очень тяжелый период. А сейчас, в 2005 году, появилась надежда, что можем выйти из трудного положения, хотя оно и сейчас не простое. По крайней мере мы стараемся делать что можем...»

В том, что касается самолета Ту-144, А. А. Туполева пытаются защитить и другие компетентные люди, авторы книги «Правда о сверхзвуковых пассажирских самолетах»: «По нашему мнению, несмотря на известные ошибки и недостатки, А. А. Туполев сделал максимум возможного для программы Ту-144... Как всякий генеральный конструктор, он прошел через серьезные трудности и испытания. Безусловно, самой большой ошибкой стало его решение не продолжать пассажирские полеты на самолетах с двигателями Н. Д. Кузнецова после катастрофы самолета с двигателями П. А. Колесова... Это решение ему пришлось принимать в одиночку. Все руководители МАП “отошли в сторонку”, а руководители МГА активно травили главного конструктора и его детище».

Наверное, может ошибаться и коллектив авторов, но уж тем более объективное мнение о тех или иных событиях, тех или иных личностях нельзя составить по суждениям одного человека, пусть и уверенного в своей объективности.

После столь длительного отступления возвращаемся к суждениям В. Д. Попова. «Туполевские летчики во главе с их партийным секретарем Мишей Козловым, — продолжал он, — написали даже кляузное письмо на меня в партком нашего министерства. Суть их “критики” была примерно такой: “Не замечен в пьянке, но по утрам жадно пьет холодную воду... Часто звонит по телефону и ведет фривольные разговоры с женщинами — это два. Третье: летает — ничего не скажешь, но и ничего особенного!”

Когда я стал стыдить туполевских коллег (ведь все знали силу парткомов в те годы), они ответили чистосердечно: “Слава, мы тебя уважаем, любим даже. Но ты попал между молотом и наковальней. Если бы тебя сняли, то мы смогли бы сделать с «Аэрофлотом» все, что хотели бы”. До этого с ними работал наш летчик Григорий Никифоров. Он был немножко постарше меня. И поумнее. Вот туполевцы мне и говорят: “До тебя был с нами ваш ветеран — Никифоров. Сидел и не вякал! Заслуженного получил! Героя получил! Квартиру получил! Уважаемый товарищ! А ты?!”

Мы всегда отдавали должное летчикам фирм. Да, они первыми поднимали машины. Но я никогда не поменял бы нашего летчика на фирменного. Наш бьется за самолет! Наш имеет гораздо больший опыт: тренажеры, тренировки на стендах, большой налет. Наш лишен тех шор, которые уготовил своим летчикам генеральный конструктор».

Что и говорить, критика Владислава Дмитриевича — жесткая и даже жестокая в чем-то. Он общался в ЛИИ с великими — Анохиным, Шия-

новым, Амет-ханом, он столь же тепло вспоминал учителей и друзей по Школе. Хорошей школой для него была также совместная работа с лучшими летчиками-испытателями ГосНИИ ГА. Он был весьма прямолинейным — по складу характера. Но летчики туполевской фирмы категорически не согласны с его оценкой своей объективности и зависимости от генерального.

Вот что говорил в связи с этим Сергей Тимофеевич Агапов: «Неправ Попов, что все туполевские летчики были под каблуком у генерального конструктора. Это преувеличение: далеко не все... Слава Попов летал у нас только на "144-й" и многого не видел, не знал. Слава — хороший летчик, но тоже своеобразный человек. В нем была такая странная особенность: сидя справа, он мог ничего не делать, чтобы исправить какую-то опасную ошибку левого, командира. (Нечто подобное было у нашего Васи Борисова.) Попов словно ждал эту ошибку, ждал с неким злорадством, хотя она грозила всем, и ему тоже! Вот полетели они с Горюновым. Он был вторым, и, будучи на правом кресле, он почему-то ни во что не вмешивался. Когда они садились в Энгельсе аварийно, когда загорелся двигатель на "144-й", он не помог Горюнову ни в чем: молчок! Я это знаю, потому что не им поручили перегонять машину в Жуковский, а меня послали в Энгельс с этим поручением...

Полетел Попов в Алма-Ату с Ведерниковым — в первый раз. Видит Слава, что машина явно не долетает до полосы. Ведерников говорит ему: "Убирай газ!" Разве я убрал бы когда-нибудь газ в такой ситуации? Я, конечно же, наоборот, добавил бы газ! А Попов выполнил команду, и сели до полосы! Странно вдвойне: ведь и сам мог голову сломать..."

Далеко не все согласны с В. Д. Поповым, что летчики-испытатели ОКБ — лишнее звено в цепи летных испытаний. Но многие, особенно в ОКБ, называют лишним ЛИИ. Э. В. Елян не был столь категоричен, но соглашался с теми, кто считал ошибкой отделение ЛИИ от ЦАГИ. Когда на первых полетах на «аналоге» самолета Ту-144 — МиГ-21И чуть не погиб О. В. Гудков, Андрей Николаевич Туполев высказал вслух свое недовольство организацией работы в ЛИИ. То же произошло, когда был близок к гибели Ю. А. Гарнаев — при испытаниях трехдвигательного самолета Ту-14. Самолет отличался весьма сложной топливной системой, и надо было внимательно следить за выработкой топлива из разных баков. Гарнаев с этим не справился, и спасла экипаж удачная вынужденная посадка...

Лишний раз в недостатках организации ЛИИ Елян убедился, уже работая в ОКБ Микояна, при подготовке и проведении летных испытаний палубной авиации на авианесущем крейсере... Вместе с тем Эдуард Ваганович считал важной роль совместных испытаний с ГК НИИ ВВС — особенно в части боевого применения.

Туполевские летчики говорили мне: «Раньше в ОКБ приходили сводки происшествий с их анализом. Сейчас, в начале века, они практически уже не приходят. А если приходят, то уже без анализа. Сейчас, как когда-то, выходом из тупикового положения было бы объединение испыта-

тельных баз, объединение испытателей ЛИИ, ОКБ, ГК НИИ ВВС». Со своей стороны замечу, что в таком важном и сложном деле, как организация летных испытаний и доводки авиационной техники (не говоря уже о ее проектировании и производстве), реформы должны быть предельно осторожными. Мало того что они дороги, они еще и опасны — даже не для отрасли, а для страны. Если авторы этих реформ — вольные или невольные пособники наших конкурентов, если они — те самые смельчаки, которые берут города и... не знают, что с ними делать, то это и крайне опасные люди. Здоровые консерваторы и прагматичные государственники не только не допустили бы уничтожения Министерства авиационной промышленности страны. Они не допустили бы и великое множество других перемен, никак не способствующих налаживанию хозяйства, науки, культуры, но разоряющих страну... Тем, кто сомневается, к примеру, в нужности ЛИИ, стоит напомнить хотя бы одно: трудно переоценить его опыт и возможности в исследованиях двигателей на летающих лабораториях...

Это лишь одна, но центральная проблема нашего самолетостроения — двигатели. Испытания Ту-144Д после аварии экипажа Горюнова и Попова были прекращены. Такой же двигатель поставили на наземные стендовые испытания, на выработку ресурса. Он также не выдержал и разлетелся. Судьба Ту-144 была предreshена.

У страны не хватило экономической мощи и общей организованности, чтобы из чисто политической программы сделать коммерчески выгодную. Создавая Ту-144, мы научились решать сложнейшие научно-технологические проблемы в авиации. (Этот опыт позволяет и ЦАГИ, и ОКБ Туполева продолжать работу в этом направлении и в последние годы; в частности, туполевцы работают над проектом административного сверхзвукового самолета Ту-444.) Но, создавая Ту-144, мы не смогли соразмерить требовавшиеся при этом усилия с насущной необходимостью улучшить быт и самочувствие людей страны социализма, поправить плохие дороги, поднять безнадежно отставшее сельское хозяйство, ужать непомерно раздутую «оборонку»... Самолет Ту-144 залетал только много лет спустя, в 1996 году. Но главным образом уже не для нас...

Василий Петрович Борисов, перестав летать, активно помогал (в качестве ответственного методиста на КДП) проводить полеты Ту-144 по совместной программе с американцами.

Самолет, простоявший на приколе много лет, понадобился американскому Агентству по аэронавтике и космическим исследованиям — NASA — для изучения перспектив создания в США сверхзвукового пассажирского самолета второго поколения — СПС-2. Между фирмой «Бойнг» и российскими авиационными ОКБ и НИИ несколько лет назад были установлены весьма тесные взаимовыгодные научно-технические связи по многим направлениям. Существенную роль сыграл в этом профессор Сергей Владимирович Кравченко. Известный российский специалист в области машиноведения, хорошо знающий возможности на-

ших ученых и инженеров, он, работая в Сиэтле по контракту с фирмой «Боинг», помог в организации многих важных совместных проектов. Одним из них было возобновление летных испытаний в качестве летающей лаборатории сверхзвукового пассажирского самолета Ту-144. Американцы, и в частности фирма «Боинг», были заинтересованы в обширной программе испытаний, поскольку не оставили мысли продолжить работу над проектом СПС, закрытым в США много лет назад по ряду соображений. Для нас же это была неожиданная возможность возобновить испытательные полеты давно уже стоявшего на приколе самолета и вернуться к мысли о продолжении проекта Ту-244, или СПС второго поколения, которым весьма активно занимаются и конкуренты — европейские авиационные фирмы, например «Бритиш Аэроспейс» — ВаЕ, а также специалисты Японии. Программа летных испытаний Ту-144ЛЛ была интересна для нас не только потому, что на какое-то время загрузила работой многих настоящих профессионалов во главе с главным конструктором А. Л. Пуховым; она позволяла и нам получить такую информацию по нашему самолету, какой у нас прежде не было. Впрочем, выигрыши сторон оказались просто несопоставимыми. Хотя бы потому, что для нас в сложившихся условиях отрасли полученные данные надолго, если не навсегда, останутся невостребованными...



*А. Л. Пухов*

Модифицированный самолет Ту-144Д (оснащенный двигателями НК-321, установленными на бомбардировщике Ту-160) был поднят экипажем во главе с шеф-пилотом ОКБ летчиком-испытателем С. Г. Борисовым в 1996 году. Вторым пилотом был Б. И. Веремей. С американской стороны в работе участвовали специалисты компаний «Боинг», «Макдоннелл-Дуглас», «Пратт энд Уиттни», «Рокуэлл», «Дженерал Электрик». Выбор американцев в пользу не летавшего долгое время Ту-144, по всей видимости, был обусловлен не в последнюю очередь более высокими аэродинамическими качествами самолета перед его летающим англо-французским собратом — «Конкордом». На Ту-144ЛЛ работали не только американские инженеры, но и летчики. Чарльз Гордон Фуллертон (Летно-испытательный центр NASA им. Драйдена) имел налет 14 000 часов, он провел испытания воздушно-космического самолета «Челленджер» и выполнил на нем два полета в космос. Более молодой летчик Роберт Аллан Риверс (ЛИЦ NASA им. Лэнгли) имел предыдущий опыт полетов на «Конкорде». Три полета в составе нашего экипажа (на правом кресле) выполнил Фуллертон и два полета выполнил Риверс. Они дали прекрасную оценку пилотажным качествам Ту-144ЛЛ.

Был выполнен большой объем испытаний. В 28 полетах практически повторили прошлые испытания и даже добавили новые — по исследованиям ламинаризации крыла, деформаций конструкции в полете и т. д. Американцы получили за малые для них деньги богатейшую информацию. О высокой оценке полученных результатов мне говорил в частной беседе известный американский ученый с фирмы «Боинг», участник работы Джим Краудер.

А вот оценки некоторых наших специалистов не столь оптимистичны. Вклад В. И. Близнюка в создание Ту-144 трудно переоценить, но он по обыкновению скромничал: «Я был начальником отдела общих видов, и я руководил разработкой проекта. Но главным по “144-й” был А. А. Туполев. При доводке машины, когда я ушел на Ту-160, очень много ею занимался Юрий Николаевич Попов. А вот сейчас А. Л. Пухов с этой лабораторией Ту-144ЛЛ возник. С летающей лабораторией Ту-144ЛЛ продали наш интеллект...» Разъясняя, что стоит за столь резкой оценкой, выдающийся авиаконструктор, прочтя рукопись настоящей книги, уточнял: «Изложенное по “взаимовыгодному обеспечению” программы Ту-144ЛЛ не соответствует действительности. Уже само разделение затрат между США и Россией 50 на 50 на проведение экспериментальной программы, проводимой в интересах американской стороны, не выдерживает никакой критики. Минэкономики практически не обеспечивало доленое финансирование программы, в результате чего на проведение работ по программе были использованы тематические средства. Кроме того, даже без согласования был безвозмездно использован ряд систем и агрегатов с других заказов (тем), которые после завершения летных экспериментов не были восстановлены.

В результате выполнения программы США практически задаром получили бесценный научно-технический задел для своих дальнейших перспективных разработок, а наши тематические опытно-конструкторские работы были сорваны. Экономике России был нанесен большой ущерб, так же как и по другим аналогичным совместным программам, проводимым под эгидой Гора — Черномырдина.

Совершенно очевидно, для чего и для кого была организована эта “взаимовыгодная” совместная экспериментальная программа. О взаимной выгоде могут заявлять только те комбинаторы, которые непосредственно участвовали в “дележе и распродаже” огромного научно-технического задела, созданного в отечественной авиационной промышленности.

Пришедшие затем временно к руководству ОКБ “варяги” и представители западного капитала постарались как можно больше “погреть руки” на дальнейшем разрушении потенциала мощнейшего авиационного комплекса России — опытного производства ОКБ А. Н. Туполева, используя подобные “взаимовыгодные” (только для кого?) программы и структурные преобразования, а также раздел имущества авиационного комплекса».

Столь же критически оценивал работу по Ту-144ЛЛ В. М. Разумихин: «10 миллионов долларов мы потеряли, хотя нам говорят, что нам дали 10 миллионов долларов. Американцы приобрели миллиарды! Они обратились к хозяевам “Конкорда” — провести испытания. Получили отказ! Обратились к нам. Договорились — за 10 миллионов. Наши обрадовались! Отдать все характеристики крыла, прочностные, звуковые, тепловые... Там тысяча датчиков была. Чтобы получить такой богатейший материал, надо создать самолет! Теперь СПС-2 сделать им — раз плюнуть! Дешево продали!...»

Ту же работу под несколько иным углом зрения рассматривал С. П. Авакимов. С 1992 года в течение 5 лет он работал начальником ЛИК. С весны 1994 года в качестве ответственного за подготовку летных испытаний он принимал активное участие в той самой работе с американцами на летающей лаборатории Ту-144ЛЛ; начинал ее, как уже говорилось, главный конструктор А. Л. Пухов. Тщательно готовили программы испытаний, обсуждали их на регулярных сессиях с американцами, приезжавшими на базу, согласовывая параметры около трех десятков полетов, которые предстояло сделать. Планировалось выполнить 33 полета, но, как рассказывал Сергей Петрович, комплексируя, удалось завершить всю намеченную программу в 28 полетах. Вместе с командиром экипажа Борисовым Авакимов посетил испытательный центр NASA на авиабазе Эдвардс в Калифорнии — там также обсуждали программу...

Вот что рассказывал мне о той работе С. Г. Борисов. Совместная работа с американцами на летающей лаборатории Ту-144ЛЛ начиналась в 1994 году — с известного соглашения Гора — Черномырдина. Прежде всего надо было убедиться в возможности восстановить самолет из того, что от него осталось, и надо было подготовить экипаж. Тогда генеральный директор Валентин Тихонович Климов потребовал от Борисова: «Давай подбирай экипаж и готовься!» В отличие от многих критиков Пухова Сергей Георгиевич считал организацию работ по этой программе под его руководством вполне нормальной хотя бы потому, что «самолет остался цел, а экипаж — жив!»

— Конечно, в процессе полетов, — говорил летчик, — были свои сложности с техникой: ведь машина простояла столько лет. Например, на первой пробежке и в первом полете оказались перепутанными ДУСы. Машиной нельзя было управлять — даже мелкими движениями штурвала; управлять машиной в продольном канале можно было только триммером! И малейшее вмешательство триммером также приводило к небольшой раскачке, но она была вполне терпимой. А в поперечном канале управление оказалось сильно загрубленным: отклонение штурвала до упора приводило к крену не более 15°. Я высказал сомнения еще после первой пробежки. Но Пухов успокаивал: «Ты резко бросаешь тормоза!» Сергей Петрович Авакимов после первого полета глянул на записи и все увидел: были переставлены креновой и тангажный ДУСы! Во втором полете отказала СУЗ одного из двигателей — система управления воздухозабор-



ником, появился «зуд», мы вынуждены были «прибрать» этот двигатель и идти на трех оставшихся. Были свои особенности и в связи с неродными двигателями, их положением, большим расходом топлива и более высокой тягой (уже на 18-й минуте машина достигала числа М, равного 2, на высоте 18 км!). Для летающей лаборатории это было в самый раз, потому что на исходной машине надо было затратить не менее 1 часа 40 минут, чтобы разогнаться до числа М, равного 1,8...

— А что, Борис Иванович не увидел разницы между этой машиной и исходной? — спросил я Сергея Георгиевича.

— Увидел, конечно. Но на то, что перепутаны ДУСы, внимания не обратил и сказал мне, что машина «такой и была», хотя я сразу заметил что-то неладное.

— В связи с этой работой вы с Авакимовым десять лет тому назад, в 1995-м, побывали, кажется, на знаменитой авиабазе ВВС США Эдвардс, и Вы даже полетали там?

— Да, мне удалось полетать на самолете F-18, а также на тренажере SR-71.

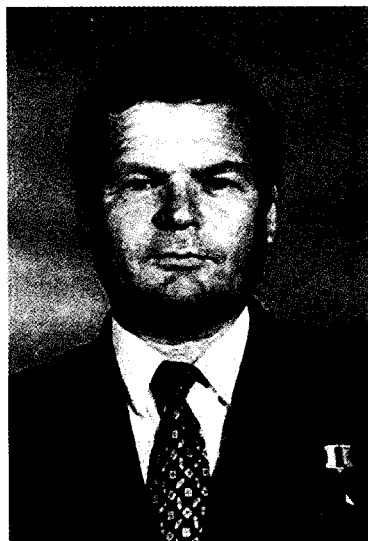
— А правда, что на SR-71 подтекает топливо? — этот вопрос волновал меня давно.

— Да. Капать не капает, так, чтобы это было видно, но чувствуется запах керосина: машина же титановая, а титан плохо варится...

Путь Борисова в авиацию был, по его словам, прямым: сразу после окончания средней школы в Ростове-на-Дону в 1975 году — Качинское училище. С 1979 года — шесть лет службы под Калининградом (в бывшем полку А. И. Покрышкина), где летал на истребителях МиГ-23 («Боевая, хорошая машина», — говорил Борисов). У него было давнее желание поступить в Школу летчиков-испытателей в Ахтубинске, и трижды в свой отпуск он приезжал туда. В 1985 году поступил в ШЛИ МАП (на 9 мест приехало 54 претендента). По окончании Школы был принят на туполевскую фирму и попал под крыло И. К. Ведерникова. «С 1988 года мы занимаемся тем, о чем Путин сказал одним словом: “Я испытал ракету!” Мы начинали эту работу еще с В. Ю. Добровольским и с Е. А. Горюновым...»

В качестве начальника летной службы С. Г. Борисов сменил в 1994 году С. С. Попова. Сергей Сергеевич проработал на этом посту всего пол-года (после В. Н. Матвеева). Борисов возглавлял летную службу до 2001 года.

— У современных летчиков, — говорил он, — и у тех, которых принимают в Школу, и у тех, кто приходят на фирмы, неизбежно мал опыт. Но чем меньше опыт, тем больше гонор. Исключения из такого правила очень редки... Бывает и так, что люди уходят на пенсию, хотя и могут еще



*С. Г. Борисов*

летать... С начала 90-х эпоха поменялась. С перестройкой работы не стало. Некоторые летчики ушли с фирмы. Потом меня начальником поставили, мы все переиначили, другая жизнь началась: все, чем страдали и о чем говорили наши предшественники, мы забыли. Мы не хотели руководствоваться старыми догмами.

— На что же жили?

— Я, к примеру, какое-то время занимался извозом... Так и другие, в частности Андрей Солдатенков... Никак не могу согласиться, — продолжал Борисов, — с теми, кто считает, что испытатель должен быть сертифицированным и в этом будто бы будущее нашего испытательного дела. Совершенно неправильный подход. Сертификатор никогда не будет досконально заниматься машиной так, как это делает летчик КБ, который может годами сидеть на стендах в КБ. Сертификатор бегаёт по всем фирмам. Возможно, роль сертифициатора была бы более подходящей для летчика ЛИИ... Кстати, ни один человек, который к нам пришел из Ахтубинска, никак толком себя и не проявил. Те же С. С. Попов с Н. Ш. Саттаровым ушли к конкурентам-суховцам — работать над региональным самолетом RRJ. А человек должен быть патриотом фирмы. Будущее испытательной работы там, где делают самолеты... Что касается RRJ, то я рассматриваю работу в этом направлении как желание обескровить и обанкротить в конечном итоге фирму Сухого, — заключил Борисов.

Полеты Ту-144ЛЛ по программе в Жуковском начались в 1996 году — потребовалась длительная подготовка самолета: двигатели взяли с самолета Ту-160, подогнали их под “144-ю”, при этом несколько изменились характеристики самолета... Нужна была тяга (неважно — с форсажем или без него), и тягу получили. Для Сергея Борисова это был совершенно новый самолет, он никогда на нем не летал, а для Бориса Веремея машина в основном-то была знакома. «Веремей, на мой взгляд, — настоящий Герой, — говорил Авакимов. — Я с ним много летал еще в молодости, на “44-й”. Это мужественный человек и очень спокойный в полете. У него была интересная техника пилотирования: он был резковат, даже несколько грубоват в движениях. Когда он так дергал самолет, я иногда обращался к нему: “Борис Иванович, ты ее так не таскай! Ну зачем же так?” Он отвечал: “Сережа! Мы ее не ломаем, мы ее испытываем!” Известна история, как он падал на Ту-22М без обоих двигателей, как он запустил их на высоте 150 м! И в мыслях у него не было даже выбрасывать экипаж... Что и говорить, крепкий мужик, достойный, Герой настоящий... У нас Звезда бывает иногда за выслугу лет. Он — Герой настоящий. Как и Агапов, Борисов, Елян... Между прочим, он очень аккуратно водил автомобиль и обычно ездил на малой скорости, по-моему, не более 60–70 км/ч. Когда его спрашивали, почему так, он спокойно улыбался, показывал на небо и говорил, что скорости ему хватает там...»

# Ту-160. Веремей

**Б**орис Иванович Веремей родился в 1935 году в Подмосковье. Еще будучи школьником, он стал летать в аэроклубе. Сохранилась впечатляющая и прозорливая характеристика Веремея, написанная его летчиком-инструктором Шмельковой:

«За период обучения в 1-м Московском городском аэроклубе показал себя дисциплинированным курсантом. К себе — требовательный. Отдаваемые приказания выполнял быстро и точно. Физически развит хорошо. Строевая выправка — хорошая. На службе и в быту культурный, выдержанный, общительный, аккуратный. Участвовал в общественной жизни аэроклуба. В работе инициативен и исполнительен. Летную программу усваивает легко. В воздухе чувствует себя спокойно, свободно. Летное дело любит. Летает с большим желанием, смело, уверенно, внимательно. В полете инициативен... С полетами в усложненной обстановке справляется хорошо, пилотирует самолет спокойно и уверенно. В создававшемся непонятном положении в воздухе решения принимает быстро. В воздухе спокойный, настойчивый и уверенный. В полетах усталости не чувствует... Выполнил один прыжок с парашютом с самолета По-2 с высоты 800 м в 1953 году. Государственные зачеты по теории сдал хорошо, по летной практике отлично. Делу КПСС и социалистической Родины предан.

Вывод: по теоретическим знаниям и летной практике целесообразно использовать для дальнейшего обучения в училище истребительной авиации.

В 1955 году Веремей окончил Армавирское военное училище летчиков и до апреля 1961 года (до поступления в Школу летчиков-испытателей МАП) служил в Бакинском военном округе. Здесь он освоил многие модификации истребителей МиГ-17, МиГ-19, Су-9, Су-15. В 25 лет он был уже военным летчиком 1-го класса, командиром звена. Довелось ему выполнять и интернациональный долг, о котором он предпочитал не распространяться...

После окончания Школы летчиков-испытателей в 1962 году его предварительно распределили на фирму Сухого. Но в Казани произошла катастрофа при дозаправке в воздухе самолета Ту-16: перехлестнулись шланги, заклинило элерон заправляемого самолета, и его экипаж погиб. После этого было решено на смену погибшему экипажу на серийный завод в Казань

направить Веремея, а также другого выпускника Школы, распределенного поначалу в ЛИИ, — Кульчицкого. Оба летчика хорошо поработали на заводе, и через несколько лет, в 1965 году, оба оказались на фирме Туполева — по приглашению ее руководства.

Супруга Веремея Инна Андреевна, улыбаясь домыслила о чьей-то помощи в летной судьбе мужа, вспоминала, как они, только переехав из Казани в Москву, попали на банкет в гостинице «Украина» по случаю юбилея Школы летчиков-испытателей: «В большом



*Б. И. Веремей*

ресторанном зале в центре стола сидел Михаил Михайлович Громов. Он руководил тогда летной службой министерства, и вокруг него порхало много людей. А мы сидели неприметно сбоку. Вдруг Михаил Михайлович поднялся со своего места, направился к нам и сказал кому-то из тех, кто подошел вместе с ним: «Ты мне их представь». Тот показал на нас: «Это летчик туполевской фирмы Веремей, а это его супруга...» Михаил Михайлович подсел к нам. И долго с нами разговаривал... Почему он подошел именно к нам? Ведь мы фактически тогда были еще «никто». Я до сих пор не могу понять, как он нас вычислил, но он что-то такое напропорочил Борису: «Ты будешь...» Не помню дословно и не хочу говорить, сколь великое будущее он предвещал Борису. Сам он рассказывал о многом: о лошадях, об испытаниях. Мы только приехали из Казани, и было удивительно, что он из всех выбрал нас...»

Алексей Петрович Якимов говорил мне: «Веремея и Кульчицкого я знал еще по Казани. Оба работали какое-то время там, на серийном заводе. Отец у Веремея — генерал, возможно, повлияло и это, но Борис многого добился и сам. Летал на всех наших самолетах. И совершенно обоснованно ему поручили такую серьезную машину, как Ту-160. Сказались не только выдержка и спокойствие, но и большой опыт успешной летной работы».

По тону других летчиков можно было также понять, что многие считали прямую поддержку отца весьма важной в судьбе Веремея. Для полноты картины надо сказать о мифической «поддержке» других боевых предков, а также о действительной и сильной поддержке... верной, любящей и любимой жены...

Прадед Бориса Веремея, Прохор Григорьевич, происходивший из беднейших крестьян, участник японской и Первой мировой войн, с оружием в руках защищал советскую власть. Дед, Николай Прохорович, воевал в дивизии Щорса и был награжден орденом Красного Знамени. Отец, Иван Николаевич, военный с конца 30-х, в первые же дни Отечественной был тяжело ранен, но продолжил воевать. Под Сталинградом он командовал полком, пленил фельдмаршала Паулюса, а под Прохоровкой водил в бой отдельную танковую бригаду. Осенью 43-го командир танкового полка Веремей ворвался в родной Киев на своей «тридцатьчетверке» и закончил войну в Праге. После войны Герой Советского Союза генерал Иван Николаевич Веремей коман-



*Б. И. Веремей*

довал боевыми соединениями, а в начале 60-х, уволившись в запас, поселился в родном Киеве — на самом берегу Днепра, который форсировал дважды... Дважды он участвовал в исторических парадах на Красной площади: в 1941 году и в Параде Победы в 1945-м...

Полная неправда, что Веремей попал в испытатели благодаря протекции отца-генерала. Отец действительно надеялся, что сын по традиции пойдет в военные. Но расстроился, узнав, что тот после школы подал документы в летное училище. Только тогда Борис, зная, что отец хотел видеть его танкистом, признался ему, что еще с девятого класса записался в аэроклуб и уже летал самостоятельно. Где бы ни учился или работал Борис, никто (по крайней мере от него самого) так и не

узнал, что его отец — генерал и Герой. Все Веремеи привыкли добиваться своего самостоятельно и без лишних слов. А Борис загорелся стать летчиком-испытателем еще в детстве.

Пожалуй, не меньшую роль, чем отец, в его жизни сыграла жена. С Инной Борис был знаком с юности, с 50-го года: они жили в одном доме в Москве и учились в соседних друживших школах. С разрешения Инны Андреевны мне довелось читать ее переписку с Борисом Ивановичем, которую оба бережно сохранили. Это была любовь на всю жизнь! Не сразу она приняла (и даже заметила) этого могучего парня. Но он свой выбор, кажется, сделал очень рано и, настойчиво, неспешно осаждая хрупкую крепость, сумел стать для Инны идеалом достойного, сильного, любящего человека. Поженились они в 58-м, когда она окончила институт. Он уже три года служил в Азербайджане, в тяжелейших условиях, приезжал в отпуск и наконец забрал туда соседскую девчонку, впервые покинувшую уютный родительский дом. «Мы жили в гарнизонах в таких

*Отец и сын*

условиях, — вспоминала Инна Андреевна, — что не дай бог! Азербайджан — это бывшее дно моря: пыль, грязь! Вечный афганец проклятый! Жили в военных городках, в полку — постоянные ночные и дневные полеты, боевые дежурства. Борис Иванович был там с 55-го года, а я — с 58-го и до 1961 года».

С аэроклубовских времен у Веремея был хороший товарищ Леонид Иванович Дубков. Вместе они окончили Армавирское училище, вместе прошли три военных гарнизона, вместе жили (пока не женились) в одной комнате на четверых офицерского общежития. Он рассказывал, что Борис был заводилой во многом. По субботам человек 15–20 офицеров под его водительством парились в баньке соседнего поселка,

а после этого, по Суворову, — «штык продай и выпей»: шашлычная, разброд по поселку и возвращение в часть под утро. Борис первым завел велосипед, и уже тогда он регулярно летал на нем к морю — искупаться и быстренько вернуться домой. Иногда у него на раме сидела какая-нибудь местная девушка — он был вне конкуренции... Пока летали на старых МиГ-17, летной работы было мало, налеты были не более 40 часов в году. «Глушили время на танцуйках, с обязательной водкой — иначе не танцевалось», — вспоминал Дубков. Увлекались друзья волейболом, футболом, а Борис любил еще побаловаться штангой. Спасением были книги, библиотека. Из очередного отпуска в Москву он привез запретные «12 стульев» и «Золотого тельца». Книга стала настольной, знали все эпизоды, а язык ее героев стал повседневным для друзей. Впрочем, уже тогда Веремей был способен на бесподобные собственные шутки и приколы.

Как бы то ни было, край, в котором они служили, был чужим, неудобным — и по климату, и по обстановке вокруг. Одна радость — полеты. Но эта радость мужа была постоянным испытанием для жены. Она проводила его на полеты и чутко прислушивалась к реву каждого из взлетающих и садившихся самолетов. По словам мужа, у него всегда все было нормально, без происшествий, но она-то видела и знала — по следам на теле, по глазам — что это далеко не так. Беспокойство ее было нескончаемым. Какое-то короткое успокоение приходило, лишь когда он возвращался с полетов домой. Работы в полку прибавилось, и она стала намного интереснее летчикам, когда началось освоение новых самолетов —

МиГ-19. «Машины были сырые — до ужаса. Иногда вылезешь мокрый, как мышь в половодье. Но именно эта работа сформировала нас как летчиков», — говорил Дубков. Борис первым из своих товарищей получил первый класс военного летчика, будучи еще старшим лейтенантом. В июле 1960-го его вместе с Дубковым послали в центр подготовки в Севастополь — переучиваться на истребитель П. О. Сухого Т-3. После азербайджанской полупустыни гарнизон в среднерусском лесу показался летчикам истинным раем. Летали они отлично, и руководство центра охотно оставляло друзей у себя. Но восстало «родное» руководство, и друзья вернулись в Азербайджан, в Кюрдамир.

Как тут не вспомнить отца Бориса Веремея Ивана Николаевича. Он служил в это время командиром дивизии в Германии, где условия были



*Молодожены*

несравненно лучше, чем в той же Севастопольке. Отец хотел помочь молодой семье. Но Борис и в мыслях не держал обращаться к нему с просьбами, хотя видел, как туго приходится молодой жене с малышкой-дочкой в трудных бытовых условиях захолустного южного гарнизона.

Работа мужа была явно опасной всегда — особенно когда он стал испытателем. Но еще со времени службы в Бакинском округе

он считал неудобным перед дежурными докладывать жене. Она и тогда, и позже не ложилась спать до глубокой ночи, дожидаясь его с полетов. Не было такого ни разу, чтобы нарушить это естественное для нее правило. А всякое случалось уже тогда. Однажды в полете на Су-9 у него разгерметизировалась кабина. Пошла кровь из ушей. Но ни тогда, ни позже она о его ЧП от него не узнавала: у него всегда все было нормально. Вообще же в Азербайджане он научился быть баем: на людях он мог поставить жену на свое место. На самом же деле был мягок и уважителен...

Большую роль в становлении Веремея как летчика сыграло его участие в интенсивном вводе в строй самолета Т-3. Успешному выполнению этой сложной работы в немалой степени помог опыт освоения и доводки самолета МиГ-19. Машина Т-3 также постоянно дорабатывалась, в части дневали и ночевали представители промышленности, ОКБ Сухого, так что фактически уже тогда совместно с ними началась испытательная работа Веремея, о которой он мечтал с юности.

Через шесть лет службы, накопив также значительный боевой опыт, Борис Веремей решил пробиваться в Школу летчиков-испытателей. От-

пускать его из округа — обычная история — никак не хотели. Сам командир дивизии приходил к 23-летней девчушке и уговаривал ее повлечь на мужа — в ту пору уже командира звена. Через два года, по убеждению старого генерала, Веремей должен был возглавить полк, а затем и дивизию! При всем уважении к командиру дивизии Инна ответила: «Ну что я могу поделаться, товарищ генерал, если муж хочет стать испытателем. Он еще школьником на летчиков-испытателей смотрел как на богов...» (Кстати, став испытателем, Веремей сделал все, чтобы организовать вызов своего товарища Лени Дубкова в Школу летчиков-испытателей со стороны министерства. «Столько было выпито», — делился он потом с другом. Но в части всеми правдами и неправдами сумели «сохранить» летчика.)

У Бориса Веремея, пробившегося-таки в испытатели, был, что называется, крепкий тыл. И Инна Андреевна, а впоследствии и их дочь посвятили себя ему, его делу летчика-испытателя. «Борис Иванович знал, — говорила Инна Андреевна, — что за ним была его работа — все остальное делали мы. Дома он только отдыхал. Я его ничем не нагружала. Все житейские проблемы были на мне с дочерью». Когда он получил Звезду Героя, он сказал жене то, что знали многие: «Это твоя Звезда!»

Как уже говорилось, после окончания Школы в течение нескольких лет Борис Иванович проработал летчиком-испытателем на серийном заводе в Казани, выпускавшем тяжелые бомбардировщики. Он, коренной москвич, уставший от жизни вдаль от семьи, истребитель по боевому опыту и устремлениям, с самого начала работы в Казани громко заявил, что задерживаться там не собирается. Какое-то время он жил там в гостинице, получая скудную зарплату и не имея возможности помогать семье. Но постепенно он стал одним из лучших летчиков завода. Машины ОКБ Туполева, которые там выпускались, были в своем роде уникальными, работа становилась все более интересной. Поввысилась оплата. Налаживался быт. Дали жилье. Завод становился родным. Но завод есть завод — он выпускал пусть сложную, интересную, но серийную продукцию. Веремей же рвался к опытной работе — и было теперь уже ясно — в КБ Туполева. С туполевцами завод был связан тесными узами. Веремея давно уже заметили и в КБ. Тем не менее действительно потребовалась некоторая помощь извне. От военного ведомства. Но — не отца. Эта помощь пошла всем на пользу. Потому что у Бориса Веремея осуществилась мечта, а КБ Туполева получило отличного летчика, ставшего вскоре одним из основных. Люди в военном ведомстве не



*Б. И. Веремей: слушатель Школы летчиков-испытателей*



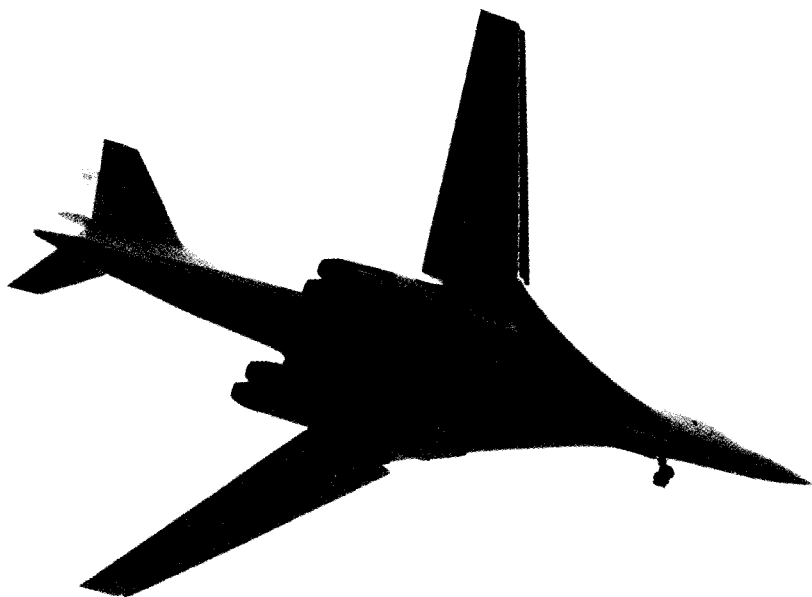
ошиблись в том, кого поддержали, а благодаря ему туполевцы могли в каких-то важных ситуациях рассчитывать на понимание военных.

Веремей испытывал в основном боевые машины Ту-22, Ту-22М (всех модификаций), он принял весьма активное участие также в испытаниях сверхзвукового пассажирского Ту-144. Но вершиной его достижений как летчика-испытателя стал самолет Ту-160 (изделие «70»). «Семидесятка» была важнейшей туполевской машиной последних десятилетий (важнейшей не только для Веремея, впервые ее поднимавшего, но и для страны). Очевидно, что само назначение его командиром этой опытной машины говорит о многом. Рассказ о том, как подбирался первый экипаж ее испытателей, тех, кому была доверена машина исключительной ценности, нам еще предстоит.

Официальное название на Западе самолета Ту-160 — «Блэк Джек». А у нас в стране его предпочитают сравнивать не со страшным, задиристым ковбоем Черным Джеком, а с изящным Белым лебедем. Хотя и у нас знают, что это не только красивый самолет, но и самый мощный в мире ударный авиационный комплекс, способный решать задачи стратегического масштаба.

Самолет создавался как «наш ответ» программе американского сверхзвукового стратегического бомбардировщика В-1, хотя подготовка к разработке Ту-160, строго говоря, началась намного раньше. ОКБ Туполева было выбрано в качестве разработчика машины после анализа альтернативных проектов ОКБ В. М. Мясищева и П. О. Сухого. Решение о начале разработки Ту-160 содержалось в том же постановлении, в котором закрывались все работы по программе создания уже летавшего уникального новаторского самолета аналогичного назначения ОКБ Сухого Т-4 (изделие 100). Возможно, это решение, очень обидное даже поныне для многих суховцев, было продиктовано стремлением предельно снизить риск проекта, имевшего исключительное государственное значение и требовавшего гигантских затрат. По-видимому, принимался во внимание и ценный опыт ОКБ А. Н. Туполева в создании дальнего бомбардировщика с крылом изменяемой стреловидности Ту-22М. Впрочем, в ОКБ Сухого многие убеждены, что выбор был сугубо субъективным.

Главный конструктор самолета Ту-160 Валентин Иванович Близнюк в интервью корреспонденту газеты «Красная звезда» Анатолию Докучаеву рассказывал: «У колыбели самого мощного в мире ракетносца стоял Андрей Николаевич Туполев. Может, сегодня кому-то покажется невероятным, но мы приступили к работам по созданию межконтинентального тяжелого сверхзвукового самолета-носителя, способного достигать территории США или выходить в необходимую для этого зону пуска ракет, в 1952-м. Через два года постановлением Совмина ОКБ поручается спроектировать и построить стратегическую авиационную составную ударную систему. Проектирование аналогичной системы поручается и ОКБ Мясищева. Составной дальний бомбардировщик должен был состоять из самолета-носителя с шестью бесфорсажными ТРД (про-



*Стратегический бомбардировщик Ту-160;  
летчик-испытатель Б. И. Веремей (18 декабря 1981 г.)*

ект 108 — Ту-108) и подвесного пилотируемого самолета с двумя ТРД (проект 100 — Ту-100). Практическая дальность полета системы с ядерной бомбой на борту подвесного самолета должна была составлять 14 000 км, из которых 5000—6000 км система должна была лететь на скорости 1400—1500 км/ч, со сбросом подвески в районе цели вне зоны действия активных средств ПВО вероятного противника, после чего подвесной самолет и самолет-носитель возвращались на базу. Однако из-за проблем, с которыми столкнулись создатели Ту-108, программа в июле 1958-го сворачивается. Мы приступили к работе по созданию новой авиационно-ракетной стратегической системы (проект 135 — Ту-135). Она должна нести крылатый управляемый снаряд. Несмотря на большой объем поисковых и исследовательских работ, и этот проект к середине 60-х годов умирает. Почему так? Во второй половине 50-х и начале 60-х мы замахнулись на создание многорежимного стратегического сверхзвукового ударного комплекса, по своим техническим и технологическим решениям значительно опередившего тогдашние возможности отечественного авиастроения. Фактически данный тип самолета был реализован только в 70—80-х годах — в американском В-1 и особенно нашем Ту-160 — многорежимных стратегических ударных самолетах-носителях с изменяемой стреловидностью крыла, оснащенных комплексами оборудования и вооружения, созданными на основе достижений радиоэлектроники последней четверти двадцатого века. Слово “особенно” к Ту-160 применил не потому, что это мой родной самолет. Американский аналог В-1 на треть меньше,



*М. А. Лапоногов, В. М. Кулеш, Ю. Т. Селиверстов, В. Д. Попов, Э. В. Елян,  
В. Р. Михайленко, Л. С. Сикачев, С. П. Авакимов*

соответственно меньше и его ударный потенциал, несопоставимы скорости. Непревзойденное сочетание летно-технических характеристик Ту-160 обеспечивает ему превосходство и перед другими самолетами аналогичного назначения. В-2 также не может сравниться по ударным возможностям с Ту-160 — это звонкая монета, не более того.

Словом, правительственное постановление по Ту-160 вышло в 1975-м, а мы занимались этой проблематикой, повторюсь, с 1952-го. Конкурсные работы были проведены при жизни Андрея Николаевича Туполева. Наш проект был принят потому, что наше конструкторское бюро было единственным обладателем научно-технического и производственного задела, необходимого для реализации этой задачи. Хочу сказать добрые слова о министре авиационной промышленности Петре Васильевиче Дементьеве, под непосредственным руководством которого была совершена подлинная техническая революция в отечественном тяжелом самолетостроении. Хочется назвать некоторых из тех, кто дал взлет “стошестидесятому”. Более тридцати лет ведущие позиции в ОКБ занимал Алексей Андреевич Туполев — сын Андрея Николаевича Туполева... Ту-160 создавался, когда он возглавил ОКБ, принимая самое активное участие для скорейшего появления на свет нового самолета. Николай Дмитриевич Кузнецов — родитель уникальнейших двигателей самолета-

та, которым нет равных в мире. В его ОКБ создавались силовые установки для Ту-22МЗ, Ту-144, они и стали прототипом сердца “стошестидесятого”. Большую помощь нам оказывало командование Дальней авиации во главе с Василием Васильевичем Решетниковым — известным фронтовым летчиком, совершившим во время Великой Отечественной войны 337 боевых вылетов...»

Мы уже говорили о некоторых «трениях» туполевских летчиков с В. В. Решетниковым. В нашей книге мы не скрываем сложностей во взаимоотношениях летчиков. В создании такой удивительной машины, как самолет, сталкиваются интересы гораздо более широкого круга людей, организаций, ведомств.

Главком Дальней авиации генерал-полковник авиации Василий Васильевич Решетников был строгим критиком самолетов Ту-22М (даже их последних модификаций). В уже упоминавшейся яркой книге своих воспоминаний «Что было — то было», изданной в 1996 году, он писал: «Аналогичный по назначению и боевым характеристикам американский бомбардировщик FB-111 немногим уступал “Бэкфайеру” только в дальности полета, зато наша породистая красавица, таская на себе тонны лишнего железа, весила в два раза тяжелее ее заокеанского антипода».

Машине среднего класса Ту-22М Василий Васильевич противопоставлял как явно более удачную машину ОКБ П. О. Сухого Т-4 («100»). При всем моем личном уважении к Василию Васильевичу должен сказать, что он не был вполне справедлив. Во-первых, это машины разных классов. «Сотка» — это тяжелый дальний бомбардировщик из титана и стали, рассчитанный на скорость полета, вдвое превышавшую скорость звука. Без особых на то оснований Василий Васильевич писал, что она «в кратчайшее время, без промежуточных модификаций, обещала быть такой, какой была задумана». Авиационно-ракетный комплекс, который базировался на постоянно совершенствовавшейся машине Ту-22М, с использованием систем дозаправки самолета был не потенциальным, а реальным стратегическим оружием.

Ракетносец Т-4 («100») впервые поднял в воздух в августе 1972 года старший летчик-испытатель ОКБ П. О. Сухого В. С. Ильюшин. В короткий срок было выполнено 9 испытательных полетов и была достигнута скорость полета, соответствующая числу  $M=1,3$ . К сожалению, на этом летные испытания самолета были прекращены. Можно спорить с теми, кто слишком оптимистически говорил о перспективах превращения этого самолета в грозное стратегическое оружие со скоростью полета, соответствующей числу  $M=3$ . Но бесспорно, что, затратив огромные деньги на опытный образец, стоило продолжить летные испытания для освоения больших сверхзвуковых скоростей полета, как в подобной ситуации поступили американцы с опытным самолетом В-70, не пошедшим в серийное производство. На двух самолетах В-70 было выполнено в общей сложности 128 полетов. Из общего налета около 250 часов примерно пятую часть составили полеты на скорости, соответствующей  $M=2-3$ .

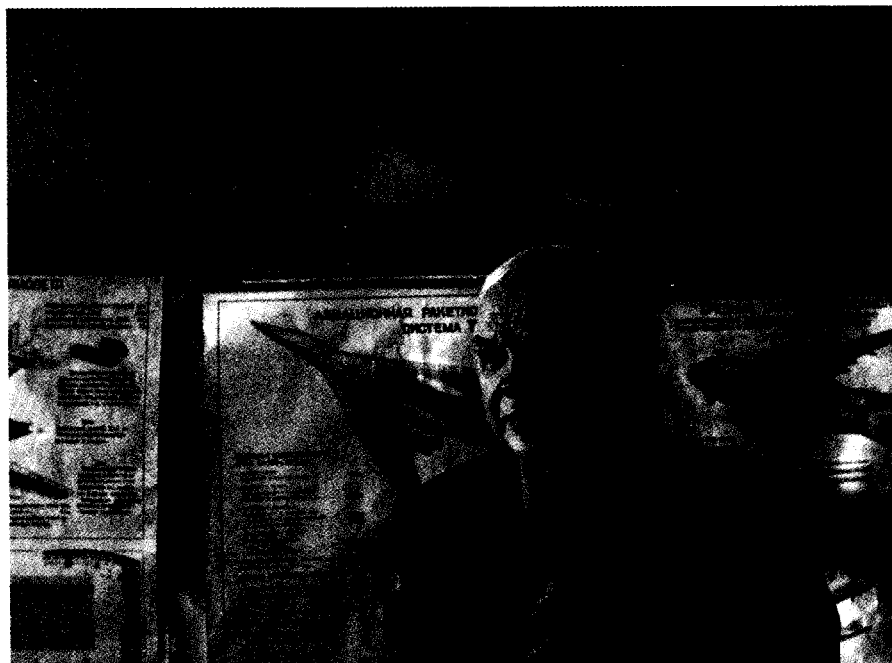
В. В. Решетников иронизировал по поводу реплики, брошенной где-то А. Н. Туполевым, что «после Т-4 вся страна будет ходить в одних трусах». Это тем более нелогично, если учесть, что в той же книге автор возносил Андрея Николаевича до небес: «...крупнейший авиаконструктор, машины которого всегда превосходили все известное в мировом самолетостроении». Если бы те, кто отвечал за оборону страны на всех уровнях (и Туполев — не исключение), не перебирали сверх всякой меры с нашими оборонными расходами, наша страна имела бы гораздо больше шансов не развалиться и наладить цивилизованную жизнь в сложном мире.

Об одном из показов Ту-22М военным Решетников писал: «Особенно суетился фирменный летчик-испытатель Веремей, наделявший машину достоинствами, каких от нее и не ждали... Веремей носился над взлетной полосой, как демон, делал крутые «горки», заваливал глубокие крены, демонстрируя макеты висевших под фюзеляжем ракет, — все это было зрелище, и не более того...» Василий Васильевич сожалел, что «до изначально заданных характеристик лет через десять дотянула только четвертая» модификация машины (Ту-22М3).

Создание в США к началу тех же 70-х годов межконтинентального ударного комплекса на базе сверхзвукового тяжелого бомбардировщика В-1 послужило толчком к объявлению конкурса между ОКБ Туполева, Сухого и Мясищева на проект самолета аналогичного назначения. В. В. Решетников с восхищением говорил о проектах ОКБ Сухого, а также Мясищева и возмущался ограниченностью туполевцев во главе с А. А. Туполевым за то, что они позволили себе, «сореvнуясь с такими корифеями самолетостроения, как П. О. Сухой и В. М. Мясищев, предложить, так сказать, «севрюжку второй свежести». Он имел в виду военный вариант самолета Ту-144 и добавлял: «Гражданская авиация всячески отгораживалась от него». Несерьезно думать, что ОКБ, занятое в основном легкими машинами, и ОКБ, только что воссозданное, столь легко превзошли в творческом соревновании ОКБ Туполева, которое проблемой создания сверхзвукового межконтинентального носителя занималось с начала 50-х годов. Ведь перед тем, как спроектировать Ту-160, туполевцы, как говорил уже об этом выше и В. И. Близнюк, прошли через проекты самолетов аналогичного назначения: Ту-108 с подвесным пилотируемым самолетом «100» (1954–1958 годы), Ту-135 (с конца 1958 года до середины 60-х). В одном из многочисленных исследованных вариантов применения самолета Ту-135, к примеру, предполагалось использовать его как носитель трехступенчатой авиакосмической системы: с баллистической ракетой в качестве второй ступени и воздушно-космическим самолетом в качестве третьей. Надо ли говорить, что были обследованы все мыслимые схемы самолетов, в том числе и с крылом изменяемой геометрии. Лишь в 1967 году постановлением правительства к работам по многорежимному авиационному носителю стратегического назначения подключились ОКБ Мясищева и Сухого. Думается, что выбор ОКБ Туполева как основного разработчика будущего Ту-160 был предопределен

реальной, весьма сложной обстановкой в каждом из этих ОКБ и в стране. Также неудивительно то, что на первом этапе туполевцы пытались использовать наработки по самолету Ту-144. Была в этом и субъективная составляющая. Руководителем темы с самого начала был Валентин Иванович Близнюк, которого мудрые туполевские острословы называют «незаконнорожденным отцом» Ту-144 — столь велик его вклад в создание этого самолета. Еще больше В. И. Близнюк сделал для ставшего уникальным самолета Ту-160, опираясь не только на собственный опыт, но и опыт других ОКБ, опыт создания американских тяжелых сверхзвуковых самолетов В-58, В-70, В-1.

Кого только не ругал Василий Васильевич Решетников, возглавивший комиссию по рассмотрению аванпроектов Ту-160 и уверенный с самого начала, что победа недалеких туполевцев была предопределена сверху: «Я со своей командой, переросшей в макетную, а затем и госкомиссию по созданию Ту-160, помногу и часто работал в КБ... Скользя и балансируя, как над бездной, ЦАГИ спасал первоначальные расчеты, считал и пересчитывал аэродинамические характеристики, выдавая очередные рекомендации, но они под тяжестью нарастающего веса снова рушились... Прошло около пятнадцати лет со дня, так сказать, презентации аванпроекта, прежде чем новые бомбардировщики появились на боевом аэродроме, но не по статусу принятых на вооружение — до этого они не доросли, — а по странному титулу зачисленных на опытную эксплуата-



*Главный конструктор самолета Ту-160 В. И. Близнюк*

цию. На них полагалось еще летать да летать летчикам-испытателям, а их по заведенному в высших эшелонах власти беспутству в родовой сырости пустили в полк». Не вдаваясь в подробности того, как это удалось, В. В. Решетников в конце концов сделал обнадеживающий вывод: «И все же время уходило не зря, у порога девяностых на Ту-160 уже стали посматривать как на один из самых мощных бомбардировщиков мира».

Все эти строгие рассуждения я показал главному конструктору ОКБ Туполева Валентину Ивановичу Близиюку и его ближайшим товарищам: Ю. Н. Попову, В. М. Разумихину, И. К. Ведерникову, собравшимся в его кабинете. Обсуждение было жарким, и ниже приведены его основные наблюдения и выводы. В. В. Решетников, возглавляя макетную комиссию Ту-160, никогда, по общему мнению, особо машину не критиковал. Более того, были вопросы, в которых он эффективно помогал туполевцам. Например, именно Решетников очень помог внедрить на машине центральную ручку управления. Соппротивление было огромное! Он помог преодолеть его.

Ту-160, если говорить правду, — единственный самолет Туполева, который имеет заданную дальность — дозвуковую. Ни Ту-22, ни Ту-204, ни Ту-334 ее не имеют. Главный конструктор В. И. Близиюк заранее предвидел, что машина будет перетяжелена, и учел это в конструкции шасси, фюзеляжа: расчетные перегрузки и прочие характеристики самолета были заложены под увеличенный вес. Даже количество топлива Близиюк предусмотрел увеличенное (180 т) и заложил под это необходимые объемы! Машина действительно оказалась перетяжеленной. По эскизному проекту вес пустой машины равнялся 98 т, а сегодня он возрос до 112–114 т в разных вариантах. Потому возрастал и взлетный вес: 240, 260 т, а сегодня он достиг 275 т. Но это судьба всех самолетов...

Решетникову очень нравился проект Мясищева. Почему он и к «сотке» был расположен, сказать туполевцам трудно. Но она, по их убеждению, была, конечно, сырой — на 100%, и она вряд ли могла сделать революцию. «Убийца авианосцев? Выдающаяся машина? Число  $M=3$  (!). Лет через 15, может быть, они довели бы ее до Маха три. Вот сегодня все это можно сделать! — убеждали конструкторы во главе с Близиюком. — “Сотка”, по нашему мнению, тогда не могла быть доведена! Титан! Сталь! Дистанционная система управления — без перехода! Что ни возьми — все абсолютно новое! Никакого оборудования, никакого оружия! Это большой истребитель — у него же не было грузоотсека толком. Не говоря уже о том, что сам П. О. Сухой мало занимался этим самолетом. А занимался им в основном Н. С. Черняков! Сравнить наши машины неправомерно...»

По мнению летчика-испытателя И. К. Ведерникова, дополнявшего суждения коллег, от «сотки», как от самолета нецелесообразного, отказались сами военные (ЦНИИ-30)...

Валентин Иванович Близиюк горячо защищал своего генерального конструктора: «То, что на Андрея Николаевича нападают, — некоррект-

но. В этот период по воле заказчика были востребованы однорежимные самолеты. И у нас в работе были такие проекты: “125”, “135” — это однорежимные самолеты. И “сотка” — тоже однорежимная машина. Я занимался тяжелым стратегическим самолетом примерно с 1955 года. А на фирме нашей работали над ним и того раньше. Концепция все время менялась. Военные толком не определились. Они определились примерно к 1970 году, когда конкурсы проводили. Тогда они твердо сказали, что нужна машина многорежимная. Тогда и вышли к варианту Ту-160. Первоначально военным был предложен проект на базе “144-й» (хотя у нас много было разных вариантов!) В нем заданные характеристики получались с трудом. Он военных не устраивал! Они решили, что машину надо делать многорежимной, и это было главное. А по варианту многорежимному у нас вообще не получалась машина с крылом изменяемой геометрии — из-за высоких весовых потерь, главным образом связанных с узлом поворота. Эта схема первоначально не выглядела выигрышно. Когда состоялось совещание у Андрея Николаевича, мы определенно говорили: “Не получается вариант с изменяемой стреловидностью. Хотя его предлагают мясищевцы”. Туполев ответил: “Они же как картежники. Блефуют! Поэтому делайте как положено!” Параллельно у нас прорабатывался все же вариант с изменяемой стреловидностью. Что-то стало получаться только тогда, когда мы приняли решение (и тут надо отдать должное П. В. Дементьеву) применить новые материалы конструкционные: титан и электронную сварку — а не ту, которая применялась на “сотке”. Причем еще до этого мы опробовали титан на “Ястребе”, а также на “144-й” и поняли, что и как надо делать. Главное же, мы поняли, что это дает. Только благодаря этому и благодаря оригинальным конструктивным решениям на Ту-160: по узлу поворота (а это уникальный узел поворота), по шасси, выполненному весьма искусно, благодаря интеграции (она в какой-то степени была уже опробована на “144-й”, а на “160-й” уже применялась широко), благодаря ряду других конструктивных решений, благодаря уникальной системе управления самолетом (с центральной ручкой) машина получилась! Характеристики машины стали получаться. Вариант со “144-й”, который справедливо ругал В. В. Решетников, на первом этапе был выставлен потому, что там у нас была уверенность в весовой отдаче, а с крылом изменяемой геометрии — не было. Поэтому с ним вначале и не выходили. Это естественный, нормальный процесс...»

Конечно, наше обсуждение могло быть более объективным, если бы в нем смогли принять участие конструкторы ОКБ Сухого. О том, что туполевцы перебежали дорогу «сотке», мне неоднократно говорил В. С. Ильюшин. Туполевцы никогда не отказывались от выяснения истины и предлагали даже устроить на эту тему некий круглый стол. Одно можно сказать и без этого: Ту-144 был исключительно прогрессивным самолетом, и самолет Ту-160 не получился бы столь удачным, если бы не было опыта создания Ту-144.



Особенно большую роль сыграл колоссальный опыт, накопленный ЦАГИ и ОКБ при создании Ту-144, связанный с теплом, с нагревом конструкции: это и новые материалы, и новые принципы конструирования. Тогда ни у кого практически опыта проектирования самолета с учетом нагрева конструкции не было. Более того, часть базового оборудования с Ту-144 могла быть использована на Ту-160. Конечно, важную роль играл также опыт создания Ту-22М.

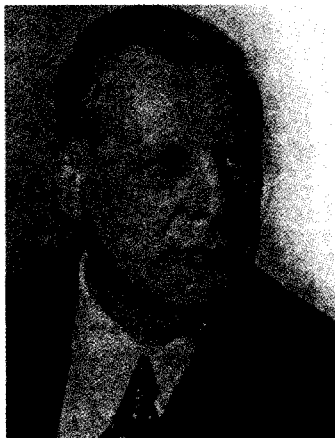
В беседе с туполевцами я высказал такое суждение: «Мне кажется, что мы сами себя подрубили чрезмерными затратами на военное производство. Да, у нас всегда хватало и будет хватать противников или конкурентов. Но воевать с ними надо не только и не столько силой оружия (особенно массового). В условиях нашей страны, при хронической бедности подавляющего большинства, незачем было устраивать соревнования между туполевской фирмой, фирмой Сухого и Мясищева. У туполевцев была своя ниша, в которой ей не было равных».

Близнюк и его коллеги предпочли говорить о том, в чем действительно им удалось продвинуться дальше других: «Когда прикрыли “сотку”, нам хотели передать материалы ОКБ Сухого, но мы ими не воспользовались... Мы в большей степени использовали материалы судпрома — по титану. Колоссальную работу провел в этом направлении наш главный технолог С. А. Вигдорчик. По титану мы, кажется, опередили мировой уровень, впервые освоив масштабное изготовление деталей из титана. В опытном Ту-144 мы варили шпангоуты из двух листов — была отработана специальная технология сварки, технология отжига,ковки,штамповки. Была решена проблема наводораживания титана, из-за чего он становился хрупким и трещал... “Сотка” как раз “трещала”, это безусловно интересная машина, но довести ее было бы очень непросто...»

Валентин Иванович, сделавший чрезвычайно много для Ту-144 (об этом известно не много) и особенно для Ту-160, скромно говорил:

— Наши успехи с Ту-160 нельзя связывать со мной. Руководителем фирмы был Алексей Андреевич Туполев. Все решения принципиальные шли под его руководством. Да, я как главный конструктор вел работу. Я решал повседневные задачи, а Алексей Андреевич — более крупные проблемы. У нас к этому времени был наиболее квалифицированный и инициативный коллектив. Кого ни взять — личности. Под руководством Якова Абрамовича Лифшица на Ту-160 было создано уникальное шасси. Созданием прогрессивной конструкции узла центроплана руководил Даниил Иванович Гапеев, возглавлявший конструкторский отдел в филиале, которому поручили эту работу. Фактически произошла научно-техническая революция, в которой значительную роль сыграл Вигдорчик. Он занимался сваркой этой балки. Было построено совершенно уникальное производство, было разработано новое технологическое оборудование, созданы новые станки, получены качественно новые материалы (не только титан, но и новые алюминиевые сплавы — высокопрочные и с большим ресурсом. (Ведь на Ту-22 и Ту-154 трагедия была в том, что ма-

териал конструкционный был негодный — он трещал. А здесь материал довели.) Был сделан скачок в технологии, причем лично руководил этим министр П. В. Дементьев. Так что не я! Коллектив! Огромная поддержка министерства. Почти каждую неделю собирались и решали вопросы с большим энтузиазмом.



*С. А. Вигдорчик*

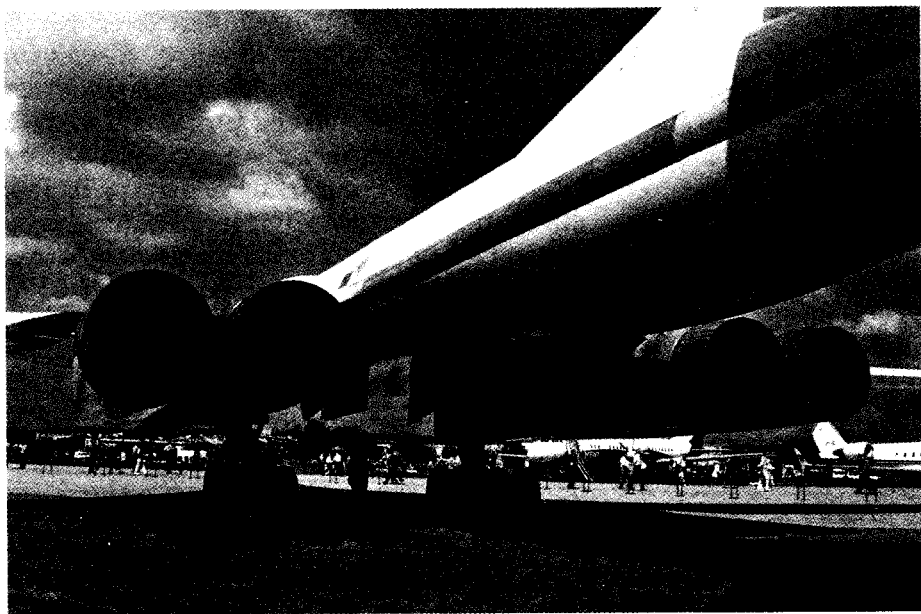
Двигатели, которые сделаны для Ту-160, до сих пор остаются непревзойденными. Формально это развитие двигателей НК-144 (линия НК-22→НК-25→НК-32). Это тоже эволюция двигателей. Причем, когда делали Ту-144, фирма Кузнецова относилась к этой работе немного прохладно. Потому что она занималась в это время мощными ракетными двигателями, и им было не до этого. А вот когда создавали Ту-160, они очень постарались сделать двигатель посовременнее.

Проблемы наши по Ту-160 начались с того, что в свое время министр иностранных дел Козырев подsunул Ельцину решение, по которому самолеты стратегической авиации перестали делать. Было известно, что это шло от Козырева: мол, у нас врагов нет. В 1992 году

Алексей Андреевич послал меня на показ боевой техники высшему руководству в Минске. Дейнекин, Шапошников мялись, как докладывать. Я вызвался доложить лично и сказал Ельцину: «Борис Николаевич, сделан уникальный самолет, но почему-то прекращают его производство. Не использован большой задел! А американцы не останавливают производство!» Ельцин дал тут же указание Шапошникову и Дейнекину подготовить решение о продолжении производства. До сих пор, между прочим, полностью этот задел не исчерпан. Козырев четко проводил проамериканскую политику, да и Кокошин нашу фирму всячески топил, не давал делать нужное. Удалось забрать только часть самолетов с Украины, и в этом — вина Кокошина. Не знаю, из каких соображений: может быть, денег было мало, а может, из каких-то других соображений — но это он сорвал передачу нам всей группировки самолетов. Удалось забрать только часть. И то только благодаря указанию Путина после того, как к нему обратилось командование Дальней авиации, хоть восемь машин Ту-160 и три самолета Ту-95 с Украины забрали! Остальные там порезали — с помощью американцев. Американского консула после этого сняли с работы за то, что он не добился уничтожения всей группировки...

— Говорят, что они два самолета вывезли в Америку...

— Может быть, я этой информации не имею, это могло быть... Но 11 самолетов было уничтожено. Из них хоть что-то они наверняка могли забрать... Чем позиция Кокошина была вредной? Он пропагандировал, что нам не нужна стратегическая авиация... Тоже, мол, противника нету.



*Стратегический бомбардировщик Ту-160*

Наши «партнеры» любимые спят и видят, как бы Россию уничтожить. Они близки к цели. И им очень помогает корысть чиновников наших. Мы в Совете Безопасности оформили решение, что кроме этих восьми самолетов необходимо забрать еще массу запчастей. Но тоже не дали, решение было не давать! Шла если не сказанная вражеская, то уж во всяком случае антигосударственная линия в отношении к нашим самолетам. И до сих пор можно слышать, — удивлялись туполевские конструкторы, — мол, Дальняя авиация нам не нужна...

Стало уже общим местом винить во многих бедах ОКБ Туполева Алексея Андреевича Туполева и сравнивать его таланты с отцовскими. Защитников у него не много, но они последовательны. В 1972 году, когда фирме Туполева исполнилось 50 лет, многие сотрудники ОКБ были удостоены высоких наград и получали их в Кремлевском Дворце. «Тогда Туполев выпросил, — рассказывал С. Т. Агапов, — десять Звезд Героев Социалистического Труда: всем своим замам, младшему Туполеву, себе (третью Звезду), а также двоим рабочим. Мы присутствовали тогда при разговоре Андрея Николаевича с председателем Президиума Верховного Совета СССР Н. В. Подгорным. Туполев пожалел, что наград мало, и Подгорный ответил, что получили столько, сколько согласовали с «хозяином», а сам он будто бы готов был дать сколько угодно... С Подгорным он был на ты...» Вспоминая об этом, Сергей Тимофеевич хотел подчеркнуть главное: «Конечно, младший Туполев — это не старший. Но если Андрей Николаевич захотел сохранить имя фирмы, то его замы, которых он вырастил, могли бы пойти ему навстречу. Почему бы им не смириться со своей

гордыней? И помочь ему! Всем было бы хорошо. И Туполев не искал бы лазейки, кого и как убрать. Все уже были пожилыми. Что давало им это звание — генеральный?! И этими наградами он вроде бы успокоил своих замов, но нет. Алексей Андреевич все время сидел как на острие ножа...»

Известны разные взгляды на историю выбора первого экипажа Ту-160. Что скрывать, есть и не слишком уважительные по отношению к Веремею. Еще при жизни Бориса Ивановича Веремея Сергей Тимофеевич Агапов рассказывал мне: «По поводу предстоявших первых испытаний Ту-160 А. А. Туполев и начальник спецслужбы ОКБ В. И. Шевляков пригласили меня к себе. Туполев предложил:

— Сережа, давай полети вторым! С Веремеем. Он очень много времени провел на тренировках...

— Ну, ему это надо было, столько времени там сидеть — с тренировками, а мне необязательно, — ответил я. — Я вторым — не полечу! Кто я и кто Веремей?! Я с ним попадал, и не раз! Почему я? Есть хорошие летчики помоложе — Матвеев например. Посадите его с ним! Машина будет доводиться лет десять. Вот и нужен молодой...

— Нет! Без тебя Веремей не полетит! — продолжал наседавать Туполев.

— Ну почему обязательно со мной. Я Вам советую хорошего молодого перспективного летчика, — не сдавался я.

— Нет! Я тебя очень прошу, чтобы ты слетал.

— Алексей Андреевич, ну зачем Вы меня просите, когда так надеетесь на Веремея?

— Сережа, слетай! Я тебе дам Героя Советского Союза! — настаивал Туполев.

— Уже два раза писали, Алексей Андреевич, теперь третий раз? Это все сказки и разговоры.



*Стратегический бомбардировщик Ту-160*

— Я тебе обещаю: слетаешь — получишь Героя!.. Для общего дела ты можешь?

— Ну хорошо, бог с вами, — согласился я».

В другой раз Сергей Тимофеевич уточнял: «Когда началась работа по Ту-160, я к ней не стремился. Решил, что эта машина слишком длительного для меня цикла. Мне было уже 50 лет, и я полагал, что работы с ней — лет на 20. Вокруг нее было много закулисных дрызг: и Веремей, и Борисов, и еще кто-то. Елян тогда был начальником летной службы. Он любил, чтобы ему прислуживали и докладывали — что и как. Я на это не шел. Веремей же был очень активен...» Агапов всегда подчеркивал, что быть вторым пилотом в экипаже Веремея категорически отказался, полагая, что Веремей как летчик был гораздо слабее его. На уговоры Алексея Андреевича Туполева Агапов сначала предложил назначить вторым вместо себя Шкатова, который готовился к полетам на Ту-160, а потом — своего ученика, талантливого молодого летчика Матвеева. «Елян же почему-то невзлюбил Матвеева, — говорил Агапов. — Веремей с Матвеевым чуть не упали на “45-й”. Свалили тогда на Матвеева, на то, что он неправильно сработал с аппаратурой. Матвеев оправдываться не стал... Веремей оказался нечестным в этом отношении. Веремей прошел всю подготовку к испытаниям Ту-160, но Туполев, по-видимому, опасался доверить ему столь ответственное задание. Он попросил меня в присутствии главного конструктора В. И. Близняка: “Сережа, я прошу тебя, слетай — и я тебе даю Героя! Нужно для дела, я тебя очень прошу!” И я вынужденно, понимая, почему просит Алексей Андреевич, согласился. Слетали. И действительно, Туполев сам, мимо горкома, мимо ЦК, мимо обычных инстанций, через знакомых в наградном отделе сумел выполнить свое обещание. Веремей получил Героя позже. Машина оказалась очень удачной. Хорошо резервированной. Но, конечно, надо было ее тоже доводить. Для этого требовался сильный главный конструктор. Такой, как Марков — человек с уважением и соображением. Но у него уже не было сил. У машины же были проблемы с двигателем, большие расходы топлива, сложности с навигацией, с отработкой всего боевого комплекса...»

Кстати сказать, не считаю возможным корректировать ничью точку зрения — даже если она мне не нравится. Но на очевидную для меня несправедливость или неточность даже человека очень уважаемого указать должен. Однажды мне позвонил Владимир Николаевич Матвеев и спросил, не знаю ли я, как связаться с Эдуардом Вагановичем Еляном и как он жив-здоров. Я знал, что оба летчика относились друг к другу очень добро, как знал и то, что после отъезда Еяна в Ростов многие из летчиков, инженеров считали, что он чуть ли не канул в Лету и о нем можно говорить все что угодно. Звонок Матвеева был приятен вдвойне. Во-первых, в этом было очевидное проявление внимания к старшему товарищу. Главное же, мне доставило истинное удовольствие ответить на вопрос Матвеева столь же просто, сколь и совершенно неожиданно для него: «Дорогой Владимир Николаевич, связать Вас с Эдуардом Вагановичем

проще простого: я передаю ему телефонную трубку, он у меня дома, и Вы можете поговорить!» Надо было видеть, какую радость летчики доставили друг другу...

И еще одно. При всем моем уважении и к Д. С. Маркову, и к С. Т. Агапову не могу не повторить: у машины Ту-160 главным конструктором был (и остается сегодня) человек талантливый в высшей степени. Это Валентин Иванович Близнюк...

По поводу отбора командира экипажа первой опытной машины Ту-160 есть другая, уже упоминавшаяся и отличная от агаповской точка зрения — Василия Петровича Борисова, участвовавшего в начальной стадии работ по этой машине. Его воспоминание вязалось с моим представлением, что по логике вещей эту машину должен был первым поднимать человек, особенно много сделавший по родственной предшественнице — «45-й». Заслуги Василия Петровича по этой машине известны, как известно и его нежелание делиться ими. Но Веремей не был «вечно вторым» у Борисова на той же «45-й»! Вторую машину «45-ю» поднял уже Веремей! Только при первом подъеме он был у Борисова вторым и в дальнейшем много работал по теме «45-й» совершенно самостоятельно.

«Меня планировали в первый экипаж “160-й”, — вспоминал Борисов. — В это же время стали готовить представление меня ко второй Звезде Героя. Елян, узнав об этом, поднял на ноги “оппозицию”: у многих, мол, нет и одной Звезды Героя, а ему вторую подавай! Так это представление и загасло...

Я бывал на макетной комиссии по “160-й” и вел себя там достаточно резко. Елян и сам рад был бы поднять “160-ю” — было у него такое желание. Но у него забарахлило сердце. Ему пришлось лечиться — почти год. Именно потому, кстати, я вместо него выполнил большую работу по



*Стратегический бомбардировщик Ту-160*

“144-й”. Затем мне предложили поехать за границу, в Европу, обучать зарубежных летчиков пилотированию Ту-154 в условиях плохой видимости. Я загорелся увидеть мир, новые страны, Елян же спросил меня: “А кто будет поднимать ‘160-ю’? Ты что хочешь, чтоб меня списали?” Я ответил: “Да вот твой дружок — Веремей!” Веремей поддерживал Еяна, так же как Ведерников, Агапов, и не они одни...”

Так вспоминал Борисов. Однако дружба дружбой, но одного этого доброго человеческого качества, очевидно, недостаточно для того, чтобы получить право на выполнение столь сложного испытания. Алексей Андреевич Туполев потому и прислушивался к мнению Еяна в самых разных конфликтных ситуациях (и становился на его сторону), потому что главным критерием для ведущего летчика-испытателя фирмы было соображение, важное и для генерального: можно или нельзя доверить тому или иному летчику ответственную работу.

Помимо дружелюбия и связей будущим назначенцам нужны, естественно, и другие данные: опыт, знания, характер командира, его способность обеспечить чуткое взаимопонимание и полное взаимодействие экипажа в любых обстоятельствах... Ведь ошибочный вывод грозил не только самому экипажу и программе в целом. Риск тех, кто выбирал, был также немалым, и они поболее любых критиков опасались возможной ошибки...

Инна Андреевна Веремей критически относилась почти ко всему, что говорил В. П. Борисов: «Василий Петрович Борисов был хорошим летчиком, но он не был хорошим человеком. Неправда, что Елян и Веремей говорили друг о друге хорошее по взаимности. Елян снимал шкуру с Бориса Ивановича гораздо больше, чем с других. На судьбу Веремея как летчика Елян никак не влиял. Елян предлагал Борису быть у него вторым при подъеме “144-й”. Это было! Он сам приезжал к нам домой и настойчиво звал: “Давай на ‘144-ю’!” А Борис тогда сказал: “Я человек военный. Военную машину веду и хочу вести”. Очень много сделал Борис Иванович на Ту-144, когда кончились все эти гроыхания и почеты. Почему на прощании с Борисом Ивановичем было много людей из Самары, от ОКБ Н. Д. Кузнецова? Да потому что самарцы на него богу молились, ведь всю доводку двигателей — тяжелую, нудную, опасную работу — выполнял Борис Иванович...»

Инна Андреевна — человек достойный во всех отношениях, и мне неловко ее перебивать. Но когда еще скажешь, что такие сложные и важнейшие работы, как доводка двигателей, немыслимы без участия инженеров... Это касается, конечно, не только испытаний и доводки двигателей, но их в первую очередь, поскольку современный авиационный двигатель, надежный, экономичный и мощный, — это вершина инженерного искусства. К чести Б. И. Веремея, он всегда отдавал должное тому определяющему вкладу в общее дело испытаний самолета, который обусловлен участием в них в первую очередь инженеров, а также и других специалистов вспомогательных служб...

Инна Андреевна уверена, что на «семидесятку» Бориса Ивановича ставил не кто-то, а КБ: «Отношения с Ельяном были хорошими, ничего не скажу. Но вот уж кто помогал, так это Веремей Эдуарду Вагановичу, когда у того случились неприятности...»

Автору особенно дороги уважительные слова летчиков друг о друге. Сошлюсь на мнение Ивана Корнеевича Ведерникова: «Почему выбрали Веремея на “160-ю”? Мы выбирали самых лучших! Когда остановились на нем, начальником летной службы был Елян, а я был у него заместителем. На кандидатурах Веремея и Шкатова, а также штурманов Шевцова и Еременко настоял Елян. Именно только они поначалу ездили на макет — и их команда была ограничена якобы по соображениям особой секретности машины. Позже главный конструктор Ту-160 В. И. Близнюк охотно согласился с моим предложением расширить эту команду. Тогда я подключил к работе на макетной комиссии и Бессонова, и Борисова, да и сам посмотрел макет...

В пользу Веремея говорило то, что это был смелый, решительный человек — я не раз летал с ним и на “95-й”, и на других машинах. Он имел большой опыт полетов на “22-й” и “45-й”. Бывали у него и ошибки, но он никогда не допускал растерянности, а об ошибках говорил честно.

Между прочим, ведущий инженер Ту-160 М. В. Ульянов, как он мне рассказывал, делал предложение заняться “160-й” В. П. Борисову. Борисов отказался.

«Шкатов планировался вторым; у него был мал опыт, кроме того, он был замечен в активных пьянках, и лично я не мог ему доверять, — продолжал Иван Корнеевич. — Посоветовались тогда и решили: Агапов! Прошло немного времени. Партийная организация написала в партком записку о том, что на столь ответственное задание назначается “аварийщик”, опасный летчик! Речь шла о Веремее. Вызвали меня. Я высказал свое суждение. А перед тем я посоветовался с Марковым...



*Стратегический бомбардировщик Ту-160 «Валентин Близнюк»*



Марков разбирался со всеми происшествиями, которые были у Веремея на его машинах. В частности, от критиков Борису Ивановичу заслуженно досталось за грубую ошибку при испытаниях Ту-22М. Вместе с летчиком из ГК НИИ ВВС Веремей проводил совместные испытания — имитацию отказа двигателя на взлете. Не разогнав как следует самолет, Веремей начал убирать закрылки. Машина рухнула на землю, и второй летчик получил серьезные травмы. Никто не оправдывал экипаж. Но Марков, по-видимому, считал этот опыт поучительным для Веремея.

К анализу этого происшествия мы еще вернемся, внося существенные дополнения в представления, которые можно составить по рассказу Ивана Корнеевича. Здесь важно отметить, что Дмитрий Сергеевич Марков поддержал выбор Веремея совершенно определенно. Более того, он задал Ведерникову вопрос: «А кого же еще?»

Иван Корнеевич укрепился в своем мнении и доложил подготовленные предложения Алексею Андреевичу: «Веремей — командир, Агапов — второй летчик и дублер первого, Шкатов — дублер второго летчика». Он рассказал также Алексею Андреевичу о своем разговоре с Агаповым, который согласился быть только командиром! С. Т. Агапов в это время был занят испытаниями Ту-144 и на вторую роль на «160-й» никак не рвался. (Ведерников знал, что уговаривать Агапова взялся сам Туполев.) Дальше Алексей Андреевич спросил: «А кто штурман?» Ведерников рассказывал: «У нас был очень грамотный штурман Шевцов — секретарь партийной организации. Но в это время образовалась группировка: Бессонов — Шевцов... Алексей Андреевич тогда мне сказал: “Ты мне фамилию этого мудака больше не называй!” Тогда мы назначили первым штурманом Еременко, а вторым штурманом Михаила Козела. Последние слова А. А. Туполева были: “Ты мне отвечаешь головой”. Вот история назначения экипажа на Ту-160. Жизнь показала, что выбор Веремея и Агапова был вполне удачным...»

Ведерников был убежден: в том, что Бориса Ивановича назначили на Ту-160, конечно, сказалась дружба Еяна с Веремеем. Ю. Н. Попов уточнял: «Скорее у Еяна была дружба с Алексеем Андреевичем Туполевым». Не исключено, что сказалась и эта дружба. Но главное заключалось, несомненно, в личности Веремея!

Недавно я спросил бывшего начальника базы Д. А. Кожевникова:

— Назначение на «семидесятку» происходило на Ваших глазах. По мнению многих, выбор Бориса Ивановича был совершенно объективным, но, к примеру, С. Т. Агапов этим назначением был недоволен...

— Ну, Агапов — очень опытный летчик, вникающий в технику весьма и весьма глубоко. Сказать, что он недостойн этой машины, я бы не мог.

— Но он считал, что достоин был командирского кресла...

— Тут большую роль играл генеральный конструктор. Он хорошо знал первых летчиков фирмы, у него была возможность сравнивать, оценивать и выбирать... Я думаю, что назначение Веремея было правильным — он, как говорят, телом чувствовал самолет...

С такой точкой зрения не был согласен С. Т. Агапов: «Веремея все хвалят, но его плохо знают... Летал он по-топорному. Елян это знал, он на "144-й" никаких испытаний не делал, он его одного боялся пускать: или сам с ним летал, или нас сажал. На "144-й" он летал так, что пот лился с него градом — таково было напряжение... Я еще и потому не хотел с ним летать на Ту-160, что он здоровый, у него в случае чего управление не отнимешь! Он меня в Казани чуть не убил! Он попросился ко мне в экипаж Ту-124 — вывезти его. Заходим на посадку. Вышли мы уже на прямую, высота 200 м: он начинает брать штурвал на себя и убирает газ! Я ему: "Ты что же делаешь? Скорость падает! Сейчас упадем!" Я сую газ — он убирает! Я сую — он убирает! Штурман Сикачев кричит! Я дал газ и ушел на второй круг. Говорю: "Боря, ты что? Я ж тебя вывожу — слушать надо!" Не знаю: то ли с перебору, то ли еще что...

Когда Туполев меня просил быть вторым, Близнюк был рядом. Он был за Веремея. Почему — потому что он с ним все время работал на макете, а меня там почти никогда не было. Близнюк — осторожный человек. Веремей всегда "прижимал" машину с малым углом на большой скорости. Я предлагал ему: "Ну давай посадим ее на малой скорости, посмотрим, какой будет угол!" Но его же не убедишь, если он упрется. И когда я сел как-то на малой скорости на большом угле атаки, Близнюк, наблюдавший эту посадку, встретил меня настороженно: "Зачем же ты так!.." Я ему тогда сказал: "Мало ли какой может быть аэродром, надо же знать возможности машины!" Вот так».

При всем уважении к Агапову автор убежден, что выбор Бориса Ивановича Веремея командиром экипажа «семидесятки» был вполне обоснованным. В этом лишний раз убеждают воспоминания М. В. Ульянова. С Борисом Ивановичем он выполнил много различных работ, в том числе по «22-м» машинам, а к рассматриваемому моменту был одним из наиболее авторитетных людей базы. Он рассказывал: «Все летчики — великие люди, небожители, судьба их, возможно, решается на небесах, а вот назначение в "великие" происходит на земле в самой рутинной обстановке. В начале работ начальнику базы приходит письмо из ОКБ с просьбой выделить летчика для работы на макете и стендах. Начальник базы пишет начальнику ЛИК: "Подготовить предложения и приказ". Бумага попадает в бригаду ведущих инженеров, и бюрократическая машина набирает обороты. Выбор летчика для работы на макете в конечном счете означает выбор ведущего летчика. Надо подобрать человека бывалого, но молодого, способного полностью провести машину. Надо выбрать человека смелого, решительного, но не лихача-рубаку. Так и произошло с назначением Б. И. Веремея, происходившим при моем участии. В том, кого назначать на "семидесятку", сомнений никаких не было. Никого не надо было убеждать в правильности выбора Веремея как самого достойного человека. Мы поговорили сначала с Кожевниковым: у нас были доверительные отношения, и, думаю, он очень ценил мнение инженеров. Договорились, что будем брать Веремея. Но при этом мы не

могли не посоветоваться с Борисовым, летчиком в то время наиболее квалифицированным и подготовленным. Я сам разговаривал с Борисовым — по предварительному поручению Кожевникова. Василий Петрович практически в первом же разговоре сказал: “Ты знаешь, эта машина — не на один день. Она надолго! Я уже в возрасте, и я, видимо, не смогу закончить ее испытания до конца. А мед с бритвы слизать и уйти — не хочу. Давай я останусь на ‘22-й’...” Я спросил: “Ну, а как Кнут, подойдет?”» “Это нормально, давай его”, — ответил Борисов. Пробыв много лет правой рукой Борисова на “45-й” машине, Веремей заматерел, превратился в специалиста экстракласса. Он получил от Борисова почти все, за исключением, может быть, трезвости и желания носить Звезду на майке...»

Трудно сказать, почему к Борису Веремею приклеилось хлесткое прозвище Кнут. Может быть, потому, что у него самого это самое слово часто было в ходу — в красочной неповторимой матерщине. Но ясно, что прозвище это не было обидным...

«Так, — продолжал Ульянов, — был сделан главный выбор — выбор Веремея. И сразу же было принято другое ответственное решение: вторым будет Агапов! После разговора с Борисовым кандидатура Агапова как командира не обсуждалась. Потому что логики в таком выборе не было! Он такого же возраста, как Борисов, но он к тому же уже жаловался на сердце, оно стало побаливать. Так что по борисовской теории он не подходил. Кроме Агапова еще одним вторым взяли молодого летчика Шкатова. Так было решено с первого захода. Может быть, кто-то Агапова и уговаривал, как он рассказывает, но, думаю, что по тем временам Сергей Тимофеевич и сам не позволил бы себе так уж сильно ломаться. Ведь могли сказать: “Не хочешь — не надо...”»

Почему решили выбрать Веремея, и без каких-либо колебаний? Я его знал давно. Я с ним повстречался впервые, когда он прилетел на базу, будучи казанским, заводским летчиком. Тогда он должен был выполнять на базе контрольные испытания Ту-22 с ускорителем. А меня назначили к нему ведущим инженером. Следовало грамотно определить центровку, а главное, по погоде точно выбрать время включения ускорителей, с тем чтобы ускорители выключились практически сразу после отрыва самолета...

Потом он был у меня летчиком (уже нашим, на базе) в программе испытаний Ту-22 с ракетой, которая поражала радиолокаторы (ракетой Х-22 П с пассивной головкой самонаведения). У этой машины Ту-22 были сделаны «рога»-антенны справа у кабины, которые создали такие условия на входе в двигатели, что однажды оба двигателя встали из-за помпажа. Я сидел тогда на КДП (Ефимов ввел такой порядок: когда самолет летает, ведущий инженер должен быть на КДП). Это случилось в Жуковском. Летчик сообщил, что двигатели не запускаются (произошло это на высоте около 11 000 м). Он спустился тысяч до пяти, но ни один двигатель не запустился. У обоих при запуске поднималась температура — быстрее, чем росли обороты. Я ему по радио прокричал: “Боря! Подсеки!”

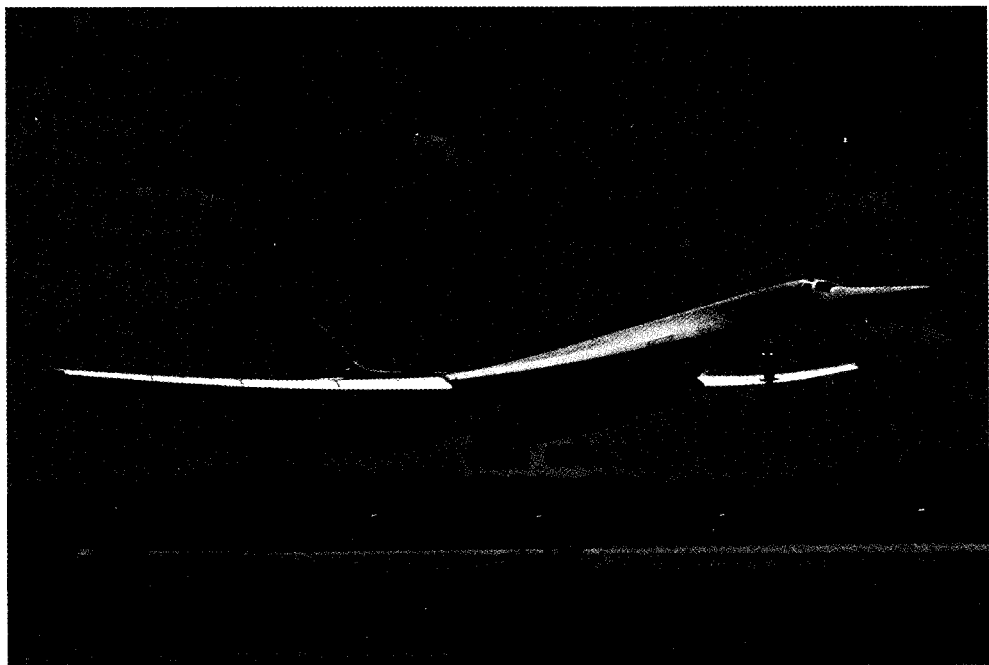
Этого было достаточно, чтоб он меня понял. Стоп-кран должен быть открытым. Но когда начинала расти температура, надо было резко двинуть стоп-кран назад и вперед: то есть уменьшить подачу топлива на короткое время, чтобы двигатель не погас, а потом открыть подачу. И он таким образом запустил оба двигателя. Он меня понял, потому что так делали и при запуске на земле... Нигде этого в инструкциях не было, а на деле так делали... Я просто напомнил ему, и это помогло...

Мы с ним почти одногодки. Это был здоровяк, всегда перепоясанный широким офицерским ремнем. Все внимательно слушал... С некоторых пор он сам был у всех на слуху: у него обязательно что-нибудь случалось. Пожалуй, впервые о Веремее мы услышали с Ельяном, когда ездили в Саки — выпускать военных летчиков на "22-х" машинах. Незадолго до нашего приезда Веремей пригнал туда из Казани самолет Ту-22, и тогда у него в полете взорвался кислородный прибор-испаритель, в который входило 15 кг жидкого кислорода. Этот прибор почему-то взорвался в полете и вырвал сверху в фюзеляже дыру размером примерно метр на метр. Улетело все, слава богу, мимо заборников, двигатели не пострадали, и Веремей благополучно сел...

Потом мы с Веремеем много работали совместно, вместе ездили по командировкам, сошлись и были дружны... Я не помню, говорил ли я с Ельяном о назначении Веремея. Но уверен, что с Ельяном этот вопрос был согласован. Елян с Веремеем были дружны...

Тот же естественный вопрос: почему именно Веремею доверили поднять столь ответственную машину? — я задал самому летчику. Ведь на фирме Туполева тогда было созвездие очень сильных летчиков? Борис Иванович отвечал на это так: «Дело в том, что подбирали экипаж на перспективу. Машина — во всех отношениях передовая. Много в технологии, конструкции взято с лучших машин. В частности, в системе управления есть общее с "45-й", на которой я очень много летал... Но главное, я был взят-то как раз на перспективу. Мне было чуть более 30 лет, когда я попал на фирму Туполева. Именно заботясь о перспективе, Эдуард Ваганович Елян доверил мне первый подъем Ту-160. Он приглашал меня и на "144-ю", но я предпочел "160-ю", хотя тема Ту-144 была наиболее яркой. Елян тем и отличался от того же Борисова или Бессонова, что серьезно относился к молодежи».

Еяна с Веремеем связывала крепкая мужская дружба. Это правда, что они горой стояли друг за друга и были при этом чисты как перед собой, так и перед товарищами. Они знали цену друг другу как летчики, как личности. Елян рассказывал: «Я участвовал на начальном этапе макета Ту-160. Летать я на ней не собирался, мысли такой даже не было, и я на это дело с самого начала планировал Бориса Веремея. Но сам какое-то время поработал там хорошо. Ведь была проблема с отдыхом экипажа, с расположением пультов. А особая сложность возникла с креслом пилотов. Было очень мало места, и было очень туго с точки зрения схода пилота. Я тогда предложил конструктору Валерию Вишневному подвесить



*Стратегический бомбардировщик Ту-160 «Борис Веремей»*

спинки кресла за верхние точки — с тем чтобы кресло могло поворачиваться и отходить назад. Тогда у летчиков появлялась бы возможность спокойно занимать кресло и выходить из него. А вот летать на “160-й” даже мысли не было. Володя Матвеев туда планировался тоже — помимо Веремея. Я видел, что наверняка появятся желающие залезть на эту машину: и Борисов, и другие уже подходили. Так что хотел закрепить назначение Веремея, потому и с представлением его к званию Героя спешил. Я очень хотел, чтобы Борис стал Героем. К Алексею Андреевичу Туполеву по этому поводу я подходил дважды. Первый раз он ответил примерно так: “Сейчас летчики и без того много получают, сейчас мне надо поднимать статус инженеров!” Я попытался возразить: “Это же командир корабля!” А он отрезал: “Ну и что?!” Я переждал какое-то время, повторил заход, а он сказал: “Тебе с третьего раза дали Героя? И дали после того, как полетал на ‘144-й’! Вот пусть Веремей полетает на ‘160-й’ — тогда и поговорим”...»

Когда Борис Иванович Веремей пришел на туполевскую фирму, один из корифеев, Михаил Александрович Нюхтиков, уже там не работал. Но, как рассказывал мне старый летчик, не порывавший связь с базой, назначение Веремея на «160-ю» он встретил с пониманием. Перед первым вылетом на Ту-160 Нюхтиков неоднократно, общаясь с Веремеем, что называется, в неформальной обстановке, обсуждал с ним проблемы первого вылета и давал советы, к которым молодой летчик отнесся с особой

серьезностью. «Помимо теоретических подготовительных занятий, — вспоминал Веремей, — мы много работали на стендах в ЦАГИ и ЛИИ, летали на машинах, близких по классу к Ту-160, таких как ЗМ к примеру. Так вот, Михаил Александрович принимал прямое участие в нашей подготовке. Можно сказать, он давал нам такие практические советы, которые были действительно ценными. Он имел богатый опыт первых вылетов и именно в этом ключе нам помогал. Его дача находилась рядом с базой, и мы виделись довольно часто. Однажды мы повстречались с Нюхтиковым в переходе метро. И проговорили о подобных вещах полтора часа. Он был фанатиком авиации... Кстати, самые добрые отзывы о нем я слышал еще в Казани — от старых летчиков-испытателей, которые работали с ним, а также с Якимовым и Сухомлиным...»

Опытный самолет Ту-160 впервые был поднят с аэродрома в Жуковском 18 декабря 1981 года. В экипаж испытателей помимо командира Бориса Веремея и второго летчика Сергея Агапова входили также штурманы Михаил Козел и Анатолий Еременко. Борис Иванович Веремей рассказывал корреспонденту: «Все шло к тому, что на крыло ракетоносец встанет 19 декабря, в день рождения Леонида Ильича Брежнева. Генсек, как известно, серьезно занимался развитием Вооруженных сил, и первоначально решили преподнести ему подарок, поднять в тот день новый ракетоносец. Однако специальной установки поставить на крыло Ту-160 19 декабря не было, и старт состоялся на день раньше. 27 минут полета в районе аэродрома борта 00 я помню до сих пор: взлет, набор высоты 2000 м, уход на удаление 150–220 км в зону, возвращение и посадка — крещение “стошестидесятого” состоялось.

Полет тщательно проанализировали, наши замечания проверили на сходимость на стенде. Впервые в истории КБ для доводки самолета и проверки работоспособности его систем применялся гидромеханический стенд, что используют ведущие авиафирмы мира. Для испытаний было создано специальное подразделение, которым руководил ведущий инженер Анатолий Яшуков. Мы совершили примерно 20 полетов. На 13-м поменялись местами с Сергеем Агаповым — он сел слева, я справа, с тем чтобы у него была своя оценка управления самолетом.

Машина вела себя предсказуемо, в первом полете она повторила результат, полученный на стендовых испытаниях. По предложению летчиков сразу были введены изменения в систему управления, она была электро-дистанционной по исполнению и позволяла это сделать. По мере накопления опыта машина совершенствовалась. Вместе со мной ведущими летчиками-испытателями являлись Сергей Агапов, Владимир Смирнов, Наиль Саттаров.

Настало время показать ее высшему руководству. Помнится, как в начале 1983-го на аэродром прибыл маршал Советского Союза Дмитрий Федорович Устинов. Увидел Ту-160, бегаёт вокруг самолета, радуется; как говорил он сам — помолодел сразу лет на двадцать. Маршал отложил намеченные встречи в ОКБ и все отведенное время провел около ракето-

носса. Очень был счастлив оттого, что у нас есть такой бомбардировщик. Устинов ведь хорошо соображал в военной технике, внимательно отслеживал все авиационные новинки.

Мне довелось первому во главе экипажа поднять и серийную машину, выпущенную казанским авиапредприятием, — в сентябре 1984-го. Для меня Ту-160 — родная машина, на ней совершил более 600 полетов, налетал свыше 2000 часов. В 1984-м, когда она испытывалась, мне за освоение новой боевой техники было присвоено звание Героя Советского Союза...» К сказанному Б. И. Веремеем стоит добавить: Сергей Тимофеевич Агапов получил Звезду Героя раньше, чем Борис Иванович, — на целых четыре года.

В. М. Разумихин вспоминал: «Весь опыт, который мы набрали на “45-х”, а также на Ту-22, Ту-128, весь опыт аварий и катастроф мы учли на Ту-160. Три моих самых-самых летчика, которые прошли “22-ю”, “45-ю” — это Борисов, Веремей и Бессонов. Вот они довели “45-ю” машину. Для меня естественно было, что на Ту-160 командиром будет назначен кто-то из них. Когда мне сказал кто-то, что выбран Веремей, я был страшно рад. А дальше началось интересное. Мы построили стенд, сначала полунатурный, а потом натурный. Борис Иванович очень любил летчика Шкатова. Это была поразительная пара, которая понимала друг друга с полуслова и действовала исключительно согласованно. Борис Иванович вживался в “полет” так, что с него лился пот (хотя стенд был не очень совершенным: не было подвижной кабины, была не очень совершенная визуализация). Но у машины были очень интересные осо-



*Иерархическая лестница: Д. Ф. Устинов, Г. Х. Шахназаров,  
Л. В. Смирнов, И. С. Силаев, А. А. Туполев и др.*

бенности: ручка в центре, газы (РУДы) слева, многорежимная машина, большие углы атаки, машина, нейтральная на взлете и на всех режимах, — все это приходилось на стенде смотреть. Меня как инженера, наблюдавшего работу летчиков на стенде, поражало, насколько четко у них было отлажено взаимодействие! Шкатов был потрясающим вторым пилотом! Такое впечатление, что он был создан для того, чтобы быть вторым пилотом. Он с полуслова понимал командира. Борис Иванович бросал короткую реплику о закрылках, о шасси — тот мгновенно понимал и действовал. Коротких, резких фраз: “Газ?”, “Дай!”, “Убери”, “Закрылки!” — им было достаточно, чтобы добиться быстрых и безошибочных согласованных действий на всех этапах “полета”. Но жизнь есть жизнь, политика есть политика. На базе ситуация была очень сложная. Шкатов правым не полетел, полетел Агапов. Даже перед первым полетом приходил на стенд только Борис Иванович, Агапова не было. В отличие от всех летчиков, которые сидели у меня на стенде (Елян, Борисов, Бессонов, Веремей, Ведерников...), он не понимал и не любил стенд. Другие летчики пытались нам помочь, они понимали, что стенд — не самолет, и хотели как-то довести его. Агапов не принимал стенд. Он ненавидел его и не умел “летать” на стенде. Это было для него пыткой. Он чувствовал нутром только реальный самолет, у него было звериное чутье пилота. Ведь так, как он проводил испытания на большие углы атаки “134-й” и “154-й”, никто не провел. Это совершенно уникальный летчик! А на стенде “летать” не умел. Для него стенд был каким-то искусственным образованием, он не мог вжиться в ситуацию, когда надо доверяться приборам, не чувствуя внешних факторов реального полета. Лишь один раз Агапов был на стенде с Веремеем — перед вылетом. Больше он ко мне не приходил. Хотя именно на стенде за два года работы мы отладили систему управления, проверив массу законов и алгоритмов управления...»

Практически безупречный первый полет первой «семидесятки» стал высшей наградой не только для летчиков, но и инженеров. Он стал достойным подарком и «дорогому Леониду Ильичу».

После полета большой многолюдный зал на базе с нетерпением ожидал встречи с экипажем. Когда прибыли Веремей, Агапов, Козел, Еременко, одними из первых были слова Бориса Ивановича, ласкавшие слух инженеров: «Самолет вел себя так, как на стенде у Разумихина!»

«Представляете мое ощущение! — продолжал Разумихин. — Редко такое бывает! Такое же счастливое состояние духа у меня как у инженера было в первый раз, когда на “семерке” Ту-22 с моими только что установленными демпферами взлетал в первый раз Н. Н. Харитонов. Николай Николаевич прилетел тогда, выскочил из самолета и прокричал нам: “Ребята, вы спасли этот самолет!” Мы тогда ввели демпферы, которые резко улучшили характеристики устойчивости и управляемости строптивной машины...»

Испытания Ту-160 отличались значительной сложностью. Во многом это определялось сложностью самого многорежимного стратегиче-



ского бомбардировщика. На что уж резким был рывок усовершенствований, достигнутый на Ту-22М по сравнению с Ту-22. Не меньший прогресс отмечен на Ту-160 по сравнению с замечательной машиной Ту-22М3. В Ту-160 сказался также опыт, накопленный при создании Ту-144. Впрочем, и по системам управления, и по аэродинамике, устойчивости и управляемости, по летно-техническим характеристикам это был принципиально новый самолет, потребовавший для своего создания не меньше усилий, нежели даже Ту-144, в который был вложен воистину труд всей страны, множества НИИ, ОКБ, заводов...

«Сложность состояла в том, — говорил автору Борис Иванович Веремей, — чтобы сделать машину достаточно простой в управлении, доступной обычным строевым летчикам Дальней авиации. Хотя по наземному обслуживанию машина оказалась весьма требовательной, в целом она без особых проблем вошла в строй, получив высокую оценку летного состава и командования Дальней авиации...» Это был шаг вперед на многие годы...

В целом программа испытаний была весьма успешной. Из-за пожара двигателя одну машину все-таки потеряли (экипаж ее покинул), и были ЧП масштабом поменьше. Однажды Веремей вместе с военным летчиком сажал Ту-160 без передней стойки шасси — она не вышла. Садился в Жуковском, на бетонную полосу, и по-своему уникальная посадка была выполнена настолько мягко, что лишь слегка была повреждена носовая часть фюзеляжа. Уже через месяц опытный Ту-160 летал.

В кабинете М. В. Ульянова всегда был включен радиоприемник прослушивания старта. Когда летали туполевские самолеты, он всегда слушал переговоры и знал, что происходит. Он рассказывал: «Вдруг слышу: Веремей заходит на посадку — не выпускается передняя нога. Я срочно зову к себе Яшукова, Енгулатова, еще кого-то. Первый вопрос, который я им задал: есть ли в кабине какой-нибудь переключатель автомата защиты? Енгулатов сразу и категорически ответил: “Нет! Все в грузоотсеке! АЗС в кабине нет!” Тогда посчитали предельно возможную заднюю центровку, сели в машину и поехали на КДП, на вышку. Поднялись туда, там уже был Сережа Агапов, который стал руководить связью с экипажем. Тут же приехал Бессонов. Кто-то предложил покрыть полосу пеной. Мы остановили. Поговорили с Агаповым. Сказали, сколько надо выработать топлива и по каким бакам, чтобы обеспечить нужную предельно заднюю центровку при минимальном весе. Предложили заходить нормально... Агапов посоветовал при этом сбросить люки аварийного покидания. Мы согласились и предложили плавно на определенной скорости опустить нос на бетон — не уменьшая при этом скорость, не включая тормоза, не выпуская парашюта тормозного! Пока рули сохраняли эффективность, летчик должен был предельно плавно опустить нос. Только после этого он должен был выпустить одновременно тормозной парашют и начать торможение колес. Так он и сделал после того, как Агапов передал ему наши рекомендации. Машина через неделю-две уже летала.

Потом оказалось, что в кабине все-таки есть автомат защиты АЗС и его выбило. Его можно было передернуть — это могло помочь. Причину, почему АЗС выбило, установить не удалось...»

О том, что произошло, когда на Ту-160 не выпустилась передняя нога, я спросил главного конструктора самолета В. И. Близнюка. Ответ был коротким: «Автомат защиты был выключен... Посадка была уникальной... На В-1 тоже был случай такой. Но он садился на соленое озеро с идеально гладкой поверхностью, длиной около 7 км. А Веремей сел на бетонную полосу, и сел идеально. Чуть стесал носовую часть — обтекатель. Поставили мы новый обтекатель — и все!»

Важное дополнение к этому ответу сделал присутствовавший при нашем разговоре В. М. Разумихин: «На самолете применена дистанционная система управления. И в двух каналах у нас стоит аварийная — механическая — проводка: по стабилизатору и по элерону. То есть при полностью обесточенном самолете у нас два канала продолжают работать. Это очень пригодилось им. Они зашли на посадку, попытались выпустить эту переднюю ногу. И когда где-то на глиссаде перед посадкой они поняли, что упадут носом, они обесточили самолет. Я не уверен, нужно ли было полностью обесточивать самолет. Но решили они так и перешли на механику! И благодаря тому, что сделан был “безударный” переход на механическое управление, все прошло нормально: Веремей, почти касаясь земли, летел с нулевым углом тангажа, включил тормоза после касания и начал плавно тормозиться. Уникальная была посадка — благодаря чутью летчика. Но и благодаря нам с Валентином Ивановичем, благодаря тому, что мы сделали механическую проводку управления — на такой свержаварийный случай. Алексей Андреевич требовал: “Снять механическую проводку! Снять механику!”»

«У Алексея Андреевича задача была глобальная — выжать из машины все! — заступился за своего генерального В. И. Близнюк. — Каждый килограмм был важен. А это было “излишество”, как он считал. Мы считали по-другому...»

На самолете Ту-160 однажды случилась другая аварийная посадка — с отказом в системе основной стойки шасси. О ней В. И. Близнюк рассказывал так: «Стойка сначала не убралась, а потом — недовыпустилась. А когда летчик сел, стойка встала на замки, и все было нормально. Стойка шасси Ту-160 очень сложная, но схема этого шасси позволяет сесть на недовыпущенную стойку...»

Более подробно об этом происшествии на «семидесятке» рассказал М. В. Ульянов. «После взлета с небольшим весом командир экипажа В. А. Дралин доложил, что не убирается нога основная. Когда самолет пролетал над нами, вырабатывая топливо, я увидел, что на гондоле внутреннего двигателя видны черные следы резины на подмятом капоте. Приехали мы на КДП. Там опять шум: на грунт сажать!.. Я Климову, Близнюку и Агапову говорю: “Мы изучили схему, наша теория такая. Оборвался стабилизирующий амортизатор. Оборвался потому, что вы нака-

нуне регулировали давление на торможение колес”. Близнюк возразил: “Там толстенные болты!” Я сказал: “Попросите его пройти над КДП, и вы увидите черные полосы от колес тележки, застрявшей у моторной гондолы”. Действительно, он прошел, и все увидели полосы. Я предложил: “Ничего не надо делать! Надо поставить переключатель шасси в положение «на выпуск», выработать топливо и плавно садиться на обе ноги. Колесо тележки коснется полосы, и тележка встанет на замок выпущенного положения”. Оппозиция, особенно Бессонов, стала говорить: “Вы ничего не понимаете! Погубите, надо бросать машину!” Агапов послушал нас. Он взял микрофон и сообщил командиру: “Спокойно! У тебя все нормально, ничего не развалилось. Садись спокойно. Стойка встанет на место. Только срули на «бутылку», далее не рули, остановись там...” “Бутылка” — это старая полоса, перемычка между двумя более поздними полосами, по форме в плане она похожа на бутылку. Посадка прошла так, как мы и предполагали. Подъехали к самолету и увидели, что четыре болта диаметром поболее 20 мм срезаны как бритвой. Это крепление кронштейна стабилизирующего амортизатора к тележке. Так и получилось: сделали большое давление на подтормаживание колес перед уборкой тележки. Машина только оторвалась — они сразу стали убирать шасси. Тормоза “схватили” колеса диаметром по полтора метра — здоровые, тяжелые. Когда их затормозили, момент и начал тележку вертеть, оборвал амортизатор и загнал тележку в гондолу.. Так что ведущий инженер — не последний человек в испытательном деле», — без ложной скромности заключил Михаил Владимирович.

Слов нет, умному инженеру нет цены. Но без головы никак нельзя и летчику. Веремей понимал это, как мало кто другой среди его товарищей. Ту же «семидесятку» он знал досконально. Мало того. «Он, — говорила Инна Андреевна, — эту машину чувствовал, понимаете, потому что он... ее родил. Я его спрашивала: “Борь, ты боишься?” Он отвечал спокойно: “Нет, я работаю!” За спасение ценнейшей машины, в знак признания высшего профессионализма Борис Иванович получил сделанную по заказу генерального конструктора единственную именную медаль “За мастерство”...»

В целом испытания «семидесятки» прошли на удивление гладко, хотя происшествий хватало. Необычный и очень опасный отказ управления произошел на Ту-160 у Агапова и Павлова. В полете почти полностью отказали все четыре генератора. Из-за отсутствия необходимого электрического питания вышли из строя навигационные приборы. К счастью, спустившись ниже облаков, до высоты около 2000 м, в районе Шатуры, экипаж, визуально ориентируясь, вышел на Воскресенск и дошел до своего аэродрома в Жуковском. Главная сложность состояла в другом. Самолет был практически неуправляемым. Он раскачивался так, что, казалось, демпферная часть системы управления почти не работала. Самолет норовил завалиться и по крену, и по тангажу.. Недопустимы были резкие и большие отклонения ручки управления. Зажав ее и педали, лет-

чики старались парировать малым дозированным отклонением рулей возмущения самолета и, сохраняя хрупкую устойчивость движения, снижались к своему аэродрому. Особенно опасным моментом было приближение к полосе: рулей, чтобы не дать машине завалиться, могло не хватить. Но в целом посадка прошла удачно...

Агапов вспоминал об этом: «Ту-160 очень хорошая машина. Легкая в управлении, летучая, с четырехкратно резервированной гидросистемой. Когда я поднял ее в Казани, она должна была по очереди идти Павлову, он был тогда у меня правым. Вместе мы ее перегоняли оттуда, тогда я уже посадил его слева, на командирское кресло. В Казани я нормально облетал машину, потому был спокоен. И вот при заходе на посадку в Жуковском он начал ее раскачивать. Отказали все генераторы, лишь один чуть-чуть работал. Я, хоть и сидел справа, в самом начале раскачки схватил за ручку и строго наказал Валере: “Не трогай ручку, ничего не делай, только зажми педали!” “Будем катапультироваться?” — спросил он.

Высота была 2000 м, мы находились около Воскресенска. Я остановил: “Погоди! Зажми ноги и не дергайся, сейчас машина восстановится!” Она качалась, потому что была без демпферов. Не только Павлов, но и штурманы начали орать: “Командир, что будем делать?” “Сидите спокойно, — ответил я им, хотя формально командир тот, кто располагается слева. — Сидите спокойно. Сейчас разберемся. Высота еще есть...” Управление я полностью взял на себя. Машина очень реагировала на педали, поэтому мы их зажали, и потихонечку, очень плавно я стал работать ручкой. Блинчиком, блинчиком зашли на посадку и сели. Срулили с полосы. И тут нас подвел второй штурман, у которого была электрика. Когда мы катились уже по полосе, он на радостях побежал к нам, к креслам летчиков, предварительно выключив все генераторы. Он думал, что не работали все генераторы, но один генератор, видимо, все-таки работал как-то — если б он не работал, мы определенно катапультировались бы, без него невозможно было пилотировать. Но с выключенными всеми генераторами самолет перестал управляться на земле. Он сошел с рулежной полосы, левое колесо оказалось на грунте, и машина остановилась. Выключаем двигатели — они не выключаются, это тоже невозможно без электричества. Потребовалось наземное электропитание, чтобы остановить двигатели...

Полетел Валера Павлов на этой же машине — по кругу облетать. Вес маленький, шасси выпущено. Два круга сделал — пошел на третий. В момент отрыва сработала сигнализация: “Пожар, второй двигатель”. Машина пустая, выключи двигатель, включи вторую, третью очередь пожаротушения. В крайнем случае выключи оба левых двигателя! На всякий случай! И на двух двигателях, с пустым весом (ведь все выпущено: закрылки, шасси, по кругу-то ходил!) — сразу развернулся бы и тихо-тихо зашел бы и сел. Нет! Штурманы начали на него кивать: “Что будем делать? Давай принимай решение! У нас горит лампочка — вроде пожар не

потушен!” И он, недолго думая... Я обычно делаю так: разъединяю катапульту свою от остальных членов экипажа. Командир при этом остается самостоятельным. А он дал команду прыгать. Они не успели очухаться, он сам нажал свои ручки, и они все полетели. Кто успел сосредоточиться, кто не успел... Еременко опять спину там поломал (он уже третий раз катапультировался)...

То есть в такой трудной обстановке пилоты “аэроклубовские”, как мы их называем условно, не привыкли принимать решение. Казалось, ты у полосы, только взлетел — вернись, садись, успеешь! Нет достаточного опыта...

Он бросил машину — Туполев собрал нас и давай песочить: “Машина стоит 60 миллионов и т. д.” Я потом сказал: “Валера, неудобно, конечно, говорить (сам же летаешь), но надо было так-то сделать...” Впрочем, каждый видит все по-своему, в зависимости от обстановки... И принимает те или иные решения...”

Однажды на Ту-160 Агапову предстоял полет на дальность. Машина была полностью заправлена — что называется, под завязку: вместо 260 вес был 275 т! И вот в процессе взлета столь перегруженной машины выяснилось (довольно поздно), что один из левых двигателей загорелся. Агапов перед стартом находился на внутренней связи. Сзади агаповского Ту-160 в начале полосы стоял Веремей. Его экипаж готовился к старту на другой машине, и он тоже был на внутренней связи. Веремей первым увидел пожар двигателя самолета Ту-160, начавшего разбег, но сообщить Агапову об опасности не успел. Со старта на КДП не заметили пожара: в начале разгона самолета левый двигатель оттуда не был виден. И только когда Ту-160 пронесся мимо КДП, набирая скорость, штурману сообщили о пожаре. «Штурман тут же доложил мне, — рассказывал Сергей Тимофеевич. — Я перешел на внешнюю связь: “В чем дело?” КДП повторил: “У вас горит левый двигатель!”»

Я не стал взлетать, решив, что хватит полосы, чтобы затормозиться: впереди места-то много. Убрал газы и говорю правому — Мелешко: “Сейчас парашюты выпустишь!” После уборки “газов” надо было подождать 5—10 секунд, пока струя двигателей ослабнет. А он выпустил парашюты сразу! Один оторвался, а другой наполнился ненормально. Поэтому при таком весе, применяя и аварийное торможение, остановить машину на полосе было невозможно. Выкатились мы с полосы на грунт, а там еще солдаты вырыли какую-то яму. Но выдержало шасси. Пробежали мы метров 50 за полосу. Остановились, вылезли, осмотрели машину, она оказалась практически целой — нигде ничего не горело... У меня и в кабине пожара не было. С земли-то, конечно, было виднее, и никто не ошибался. Но у меня ничто не указывало на пожар. Оказалось, что у нас в форсажных камерах нет датчика пожара. Обычно в таких ситуациях грешили на то, что барахлят подобные датчики — сигнализаторы пожара. Но в этом случае все объяснялось тем, что датчиков в зоне пожара, в форсажной камере, не было! Соответственно никакого сигнала о пожаре у меня в кабине тоже не было.

Когда я двигатели убрал, форсаж отключился, пожар исчез, прекратился. Если бы я еще чуть-чуть пробежал, я бы взлетел. Позже Мелешко мне говорил: “Сережа, я на твоём месте, наверное, взлетел бы! Потому что скорость уже подошла почти к скорости отрыва”. Но пока мы бежали по полосе, почти весь левый бок фюзеляжа обгорел... Потом на разборе Алексей Андреевич Туполев говорил мне с укоризной: “Что же ты делаешь?! Надо было взлететь и бросить самолет! Ты же рисковал экипажем!” Я ответил: “Алексей Андреевич, я тебя не пойму: ты кричал на Павлова — зачем бросил, 60 миллионов загубили. А теперь: машина цела, экипаж цел — говоришь, почему не взлетел, не бросил!” — “Ты мог взорваться, с таким весом!” — “Ну мог, но все обошлось. Повезло...”»

По некоторым сведениям, в форсажной камере оборвалась труба подвода топлива к форсункам. От неорганизованного горения огненный хвост был длиннее самолета, поэтому его и увидел руководитель полетов. Решение летчика было единственно верным: не выключи он форсаж, через несколько секунд прогорела бы форсажная камера и пожар вырвался бы наружу...

Ту пожарную ситуацию я попросил оценить В. И. Близнюка. Он вспомнил в связи с этим случай другой: «Заместитель командующего Л. В. Козлов летал на рекорды. Прилетает, заруливает — мы стоим, ждем его на полосе. Он показывает из кабины большой палец — отлично, мол! А мы смотрим: из под капота хлещет керосин, буквально хлещет! А двигатели-то работают! Тут же подбежали, открыли крышку, там разъединилась топливная трубка и струя поперек двигателя хлещет! — ничего, к счастью, не загорелось!.. Вот был такой случай. А у Агапова, можно сказать, подобное же было — с форсажной камерой. Там к тому же еще скользкая полоса была. Вообще-то объективно лучше было бы взлететь — пожар тут же прекратился бы после выключения форсажа...»

«Ну кто знал? — сомневался Разумихин. — У них сигнализации нету! Приняв решение не взлетать, они выпустили парашют — а он тут же сгорел. Там надо было ждать секунд 5—6 после выключения форсажа, только тогда можно выпускать парашют. А они сразу выпустили, он и сгорел. Они выкатились, попали в яму какую-то...»

Отказы, о которых идет здесь речь, — одни из самых скоротечных и опасных. В борьбе с ними важны, конечно, и знания, и хладнокровие, и согласованность действий всего экипажа во главе с командиром. Но всего этого может быть недостаточно, чтобы избежать самой большой и страшной беды. В. И. Близнюк говорил в связи с этим о главном: «Надо учитывать, что пожар летчиков крепко пугает. Это один из самых сложных моментов для летчика на борту...»

Большую роль играет опыт каждого из членов экипажа. В. М. Разумихин вспоминал: «У Павлова на “102-й” машине, когда один двигатель остановился и второй забарахлил, перестали работать генераторы: появилась такая россыпь индикации, что они просто обалдели! Перегора-

ет одна шина — выскакивает сигнализация, потом другая — выскакивает другая. Они просто не могли понять картины: что происходит на борту? Сколько индикации вывалилось сразу! Важен еще опыт. Вася Борисов рассказывал мне: “Лечу на ‘134-й’ машине, и у меня отказывает один двигатель. Вдруг: Вибрация велика” — у второго двигателя! Что мне остается? Выключать второй? Нет! И сажусь!” То есть он понимал, что лучше сесть на “ненормальном” двигателе, чем выключать и разбиваться!

На Ил-62 в Шереметьево была катастрофа. Взлетают — у них информация: “Велика вибрация двигателя”. Они выключают его. Проходит несколько секунд — такая же информация у второго двигателя. Они вырубают второй двигатель. А летят куда-то... в Марокко. При этом пилот делает еще разворот. Разве может машина с креном под 30° держаться на двух двигателях?!»

Важен опыт собственный. Но он, как правило, несопоставим с суммарным опытом современников и предшественников. Возвращаясь к оценке вклада М. А. Нюхтикова в создание и доводку Ту-160, Веремей подчеркивал: «Дело в том, что Ту-160 — стратегический бомбардировщик. А в испытаниях подобных машин опыт Михаила Александровича трудно переоценить. Кстати сказать, он был единственным среди летчиков его поколения, который дал высокую оценку нашей со Шкатовым подготовительной работе перед вылетом на стендах. В КБ специально для этого был построен полунатурный гидромеханический стенд — вслед за стендом математическим. Не только перед первым вылетом, но и в процессе летных испытаний мы много работали на стендах — совместно ОКБ, ЦАГИ, ЛИИ, а также совместно с летчиками-испытателями ОКБ Микояна и Сухого: А. В. Федотовым, П. М. Остапенко, В. С. Ильюшиным. Так вот, что поразило меня в Нюхтикове — он очень приветствовал эту работу.

Система электродистанционного управления МиГ-25 была во многих отношениях аналогичной принятой на нашей машине. На нашем стенде мы имели возможность, привлекая других летчиков, обмениваться опытом по оценке отказов системы управления, выбора законов управления. Очень много, “полетав” у нас, подсказал нам по части возможных отказов системы управления В. С. Ильюшин. С ним мы ходили на “сопку” (Т-4), которую он поднимал и испытывал. Там тоже была применена система электродистанционного управления. В результате всех этих поисков, общения был подобран такой закон управления для Ту-160, что у летчика на основных этапах полета, таких как взлет — посадка, проход сверхзвука, никаких проблем не возникает. Получилась очень доступная, “солдатская” машина...»

Самолет Ту-160 — многорежимный стратегический бомбардировщик — был принят на вооружение в 1985 году. Он оснащен четырьмя ТРДДФ НК-32 тягой 25 т. Экипаж самолета состоит из 4 человек, размещаемых на катапультных креслах К-36ДМ. По схеме этот самолет похож на американский самолет аналогичного назначения В-1, но по многим

параметрам — это совсем другая машина. Максимальная скорость Ту-160 2200 км/ч, а В-1В — 1270 км/ч, практическая дальность соответственно около 12 300 и 10 900 км, максимальная взлетная масса 275 и 206 т. В двух отсеках самолета Ту-160 могут размещаться две пусковые установки барабанного типа для пуска шести стратегических ракет с дальностью полета более 3000 км (с каждой установки). Общая масса боевой нагрузки — ракетной или бомбовой — достигает 22,5 т. На самолете В-1 большее внимание уделено снижению радиолокационной заметности, в частности посредством использования особой формы воздухозаборников и применения специального радиопоглощающего покрытия. И на Ту-160 приняты меры, направленные на уменьшение заметности: более выраженная, чем у В-1В, интегральная компоновка, цельноповоротный киль...

Иногда приходится слышать, что Ту-160 создавать было легко, поскольку машина эта похожа на В-1. С этим согласиться нельзя. Сходство этих машина помимо чисто внешнего ограничивается главным образом назначением. В ОКБ Туполева знали о неприятностях, с которыми в процессе испытаний и доводки столкнулись американцы (они, в частности, потеряли и машину, и экипаж: на малой высоте машина вошла в зону неустойчивости). Конечно, принималось во внимание и это, и многое другое, но основные технические решения были абсолютно независимыми. Машина получилась весьма удачной.



*Американский стратегический бомбардировщик В-1 на аэродроме ЛИИ, 2005 г.*



Как бы ни были важны летные испытания опытных «семидесяток», главным стал ввод их в строй. Веремей и в этом сыграл ключевую роль. При его прямом участии пилотирование новейшей машины первыми освоили заместитель командующего Дальней авиацией по боевой подготовке генерал-майор авиации Л. В. Козлов и командующий П. С. Дейнекин. Притом тогдашний главком ВВС маршал А. Н. Ефимов из предосторожности запрещал летать командующему Дальней авиацией. Дейнекин слетал нелегально, когда Ефимов ушел в отпуск. Уже сменив маршала на посту главкома ВВС, Дейнекин вел флагманский самолет Ту-160 на воздушном параде в Москве 1995 года. В 1997 году планировался полет в США, в Ванкувер, самолета Ту-160, посвященный 60-летию перелета экипажа В. П. Чкалова. Пилотам, Веремею и Дейнекину, пошили даже летные костюмы. Но на топливо денег не нашлось...

Ввод самолетов в боевой строй начался весной 1987 года, когда на военный аэродром в Прилуках Черниговской области Украины, где базировался 184-й гвардейский бомбардировочный полк, прилетел первый серийный самолет Ту-160. Тогда началось перевооружение полка с бомбардировщиков Ту-22М на Ту-160. Уже летом строевые летчики выполнили первые пуски с Ту-160 крылатых ракет Х-55. В процессе эксплуатации военным летчикам, начавшим освоение систем самолета за год до его поступления в полк, пришлось устранить десятки обнаруженных дефектов, прежде чем они смогли говорить о новой машине лишь в превосходной степени. Перевооружение полка шло удивительно быстро: в 1988 году в строю было уже 10 машин, а в 1991 году — 19.

Валентин Иванович Близнюк говорил: «Наверное, у нас не было такого летчика, который сделал бы так много для строевых летчиков, как Борис Иванович Веремей. Он вывозил всех инструкторов...»

Военный штурман, работавший по линии боевой подготовки в штабе ВВС, Александр Александрович Брусницын, принимал участие в совместных летных испытаниях самолета Ту-160, которые проходили осенью 1984 года по тройственному приказу министров обороны и авиационной промышленности, а также генерального конструктора. Ведущим летчиком-испытателем был Б. И. Веремей. После основательной наземной подготовки в декабре 1984 года начались полеты смешанных экипажей, и у молодого штурмана осталось самое доброе воспоминание о той совместной работе и о туполеовцах. Время работы с летчиками Веремеем, Агаповым, Матвеевым, Мелешко, штурманами Еременко, Козелом и другими Брусницын вспоминал, как самое яркое в своей жизни (хотя потом довелось летать на Ил-96 во многие страны): «Знали, что делаем нужное и великое дело. Мы находились тогда на самом острие развития отечественной авиации. Но говорить об этом не могли — работа была сверхсекретной...»

Брусницын участвовал в полетах, целью которых было переучивание на Ту-160 заместителя главкома ВВС по боевой подготовке Л. В. Козлова. Его, как уже говорилось, вывозил Б. И. Веремей, и молодому штурману

сразу же бросилась в глаза чисто внешняя разница в поведении перед стартом очень уж официального военного летчика и «простого» летчика-испытателя: «У Бориса Ивановича не было никакой напыщенности, никто не слышал от него никакой грубости, никто не замечал и тени косяго взгляда — даже если ты допустил какой-то ляпсус или чего-то недопонял. Это было особенно важно для тех, кто только начинал осваивать новую машину, для кого особенно важны были в сложной работе на борту спокойствие и уверенность в своих силах. Бориса Ивановича военные всех уровней воспринимали, естественно, как Учителя...»

Известно, что военные летчики, особенно военные летчики-испытатели, порой недооценивают то, что делают летчики-испытатели ОКБ в части боевого применения своих машин. Зная, что это несправедливо, я спросил Брусницына, что он думает по этому поводу. Он ответил: «Это неточно, что экипажи испытателей хуже понимают специфику боевого применения своих машин. Все зависит от постановки задач и распределения обязанностей. Например, военных летчиков натаскивали в пусках ракет Х-15 на Ту-22М3 именно летчики-испытатели. Так же было на Ту-160, когда под их руководством военные строевые экипажи осваивали пуски ракет Х-55. После этого сочли возможным вопреки сложившейся практике, когда опытная машина поступала сначала в Рязань в центр боевого применения и переучивания летного состава, на этот раз



*Ю. Н. Попов, И. К. Ведерников, В. И. Близнюк, Г. А. Амирьянц, А. А. Брусницын*

19 машин, еще не принятых на вооружение, направили в Прилуки — на опытную эксплуатацию». Наверное, потом ученики (военные) должны были превзойти учителей (испытателей). Это нормально, как нормально то, что очень многие из людей военных за годы службы овладевают автоматом Калашникова гораздо лучше, чем его создатель.

Летчик от бога может быть и среди строевых военных летчиков, и среди линейных гражданских летчиков «Аэрофлота». Талант есть талант. Брусницын, участник кругосветного перелета на «Руслане», человек весьма опытный, признавался: «Я раньше относился к летчикам “Аэрофлота” как к извозчикам. А полетав с ними, увидел, что у них есть свои сложности. У военных сейчас мизерные налеты, а у них налет огромный и действия доведены до автоматизма. Подготовка у летчиков — высочайшая! У каждой категории летчиков свои задачи и свои сложности. Да, действительно, по боевому применению больше работают военные летчики-испытатели. Но это нормально. Как нормально их взаимодействие с гражданскими летчиками-испытателями, которые все-таки начинают эту работу первыми...»

Когда в апреле 1997 года по инициативе главкома ВВС Дейнекина к 60-летию чкаловского перелета велась подготовка к полету в США самолета Ту-160, первый экипаж возглавил Дейнекин, а во второй, резервный, экипаж вошел Веремей. Все полетные карты, штурманские расчеты и многое другое готовил Брусницын. Веремей удивлялся смелости военных. Он знал конкретный экземпляр машины (с ЖЛИИДБ), готовившейся к перелету, поскольку она единственная была приспособлена к зарубежным полетам, и говорил: «Машина не готова, есть течь топлива, отказы... Я, зная все ее тонкости, на ней боюсь лететь, а у вас — никакого страха!.. Герои!» «Тогда, — рассказывал Брусницын, — Дейнекин принял решение включить Бориса Ивановича в основной экипаж — правым летчиком. Но из-за того что мероприятие это вылилось в огромную сумму, Дума на это не пошла...»

Веремей был учителем не только для военных. В. И. Близнюк говорил: «Я хотел бы сказать, что у нас сейчас работы по машине продолжают! Ученик Веремея Журавлев достойно продолжает эстафету. Он может рассказать многое, потому что он с ним много работал как раз в последний период, когда начался развал. Он мне тоже очень нравится. Очень твердый, целеустремленный человек — прямой продолжатель Веремея». Надо сказать, в испытаниях Ту-160 приняли участие многие замечательные испытатели. На первой машине экипаж испытателей возглавлял Б. И. Веремей, на второй — С. Т. Агапов, на третьей — В. Н. Матвеев, на четвертой — В. В. Павлов, на пятой — В. А. Дралин.

Первоначально предусматривалось выпустить 100 самолетов Ту-160. Однако в соответствии с Договором об ограничении стратегических вооружений, а также вследствие проблем с финансированием производства, в Советском Союзе было построено всего 33 машины. Развал Советского Союза, начавшийся в августе 1991-го, поставил на грань полно-

го разрушения былой могучей группировки стратегических самолетов Дальней авиации. Она оказалась разделенной между некогда братскими республиками. Пожалуй, для тех, кто затеял и реализовал этот развал, разгром стратегической авиации был бы особо ценным итогом.

Ту-160 и сейчас является самым тяжелым в мире, а возможно, и самым мощным ракетоносцем. К приведенной выше информации можно добавить, что практический потолок машины равен 16 000 м. Значительный военный потенциал «семидесятки» состоит в возможности пуска ее 12 ракет задолго до входа в зону действия противовоздушной обороны противника. Ракеты поражают цели на расстоянии более трех тысяч километров с отклонением от них, не превышающим 30 м. Притом боевое применение ракет осуществляется по правилу «пустил — забыл»: крылатый снаряд с собственными двигателем и системой управления способен лететь часами по заданной траектории на минимальной высоте у земли в режиме автоматического огибания рельефа местности, прорываясь к боевой цели незаметно для средств обороны.

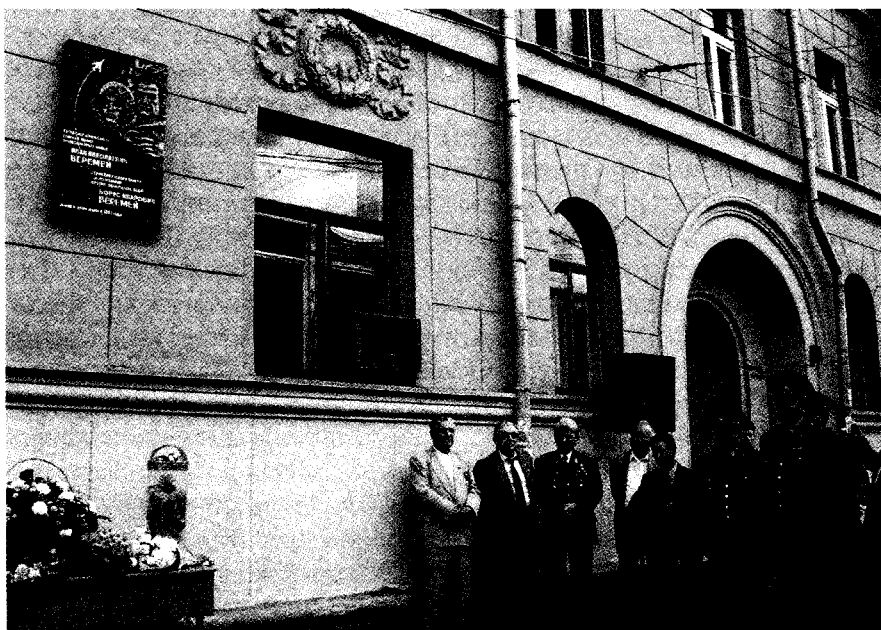
В феврале 1992 года в России по решению высшего руководства страны было продолжено производство и началось формирование своего подразделения самолетов Ту-160. Уже к лету 1992 года Казанский авиационный завод передал авиационной базе в городе Энгельсе Саратовской области три боевые машины.

Из Прилук в Энгельс, в гвардейский Севастопольский полк 22-й тяжелой бомбардировочной авиационной дивизии, перебрались летчики, отказавшиеся присягать второй раз. Вскоре в полку было уже шесть машин Ту-160. В 1995 году начались переговоры России с Украиной, для которой ценнейшие самолеты оказались слишком дорогостоящими в эксплуатации, да и ненужными, если иметь в виду хотя бы размеры страны. Кроме прочего, по Договору СНВ-2 все украинские Ту-160 следовало уничтожить до конца 2001 года. Не сойдясь с россиянами в цене, украинцы начали в 1998 году утилизацию двух машин, получив на это по 1 миллиону долларов от США за каждый уничтоженный Ту-160. Не густо, и Украина попыталась продать три самолета американской фирме, заинтересовавшейся возможностью их использования в качестве носителя для запуска спутников (авиационный ракетно-космический комплекс Ту-160СК с разгонщиком «Бурлак» еще в 1995 году был представлен на авиасалоне в Ле Бурже). Это нарушало Договор СНВ-2, и сделка не состоялась. Украина была вынуждена в конце 1999 года пойти на переговоры с Россией и по межправительственному соглашению передать ей в счет списания долгов за энергоносители восемь самолетов Ту-160 и три самолета Ту-95МС с крылатыми ракетами для них. В феврале 2000 года в Энгельсе было уже 14 самолетов Ту-160. А на заводе в Казани продолжалось, хоть и замедленно, производство новых машин.

Сегодня можно утверждать, что в России воссоздана Дальняя авиация — прежде всего потому, что в ее составе есть стратегический ракетоносец Ту-160, оснащенный ракетами Х-55 СМ. Именно самолеты Ту-160

(а также Ту-95МС и Ту-22МЗ), оснащенные крылатыми ракетами большой дальности, составляют важнейший элемент триады стратегического вооружения страны наряду с баллистическими ракетами и подводными лодками-ракетоносцами. Пока эта триада сохраняется боеготовной, ни одна страна не может называть себя единственной сверхдержавой и диктовать другим, в их числе России, как им строить свою жизнь... И в самое трудное для себя время время ОКБ Туполева продолжало работу по модернизации своих ударных авиационно-ракетных комплексов с целью оснащения их системами высокоточного вооружения. Традиционно туполевцы уделяли большое внимание также созданию беспилотных летательных аппаратов. Особое значение придавалось разработке комплекса беспилотной тактической воздушной разведки (Ту-243) и многофункционального беспилотного летательного аппарата (Ту-300). Интерес к этому направлению техники у нас ограничен, хотя в мире он постоянно возрастает...»

Военный летчик, генерал, Михаил Опарин, говорил о Вереме: «Мы безгранично благодарны этому Летчику с большой буквы. Борис Иванович — наш учитель.» В 2007 году было принято решение назвать строящийся в Казани самолет Ту-160 именем Бориса Веремея. Подобной чести не удостоивался ни один туполевский летчик-испытатель. Российские летчики установили на самолете Ту-160 более полусотни мировых рекордов: по грузоподъемности, по скорости, по набору высоты... Веремей участвовал в установлении многих рекордов. Часть из них — на Ту-144 (в общей сложности больше десятка) и часть — на Ту-160. «Ту-160 ока-



*И. К. Ведерников, В. В. Решетников, П. С. Дейнекин и др.  
на открытии мемориальной доски на доме, где жили И. Н. и Б. И. Веремеи*



*Экипаж Ту-160 после рекордного полета: командир Б. И. Веремей, второй пилот Г. Н. Шаповал, штурман-навигатор А. В. Еременко, штурман-оператор М. М. Козел*

зался совершеннее, чем его конкурент В-1, — считал Веремей, — в такой же мере, насколько Ту-144 лучше “Конкорда”...”

До апреля 1999 года Веремей участвовал совместно с американцами в испытаниях Ту-144ЛЛ. «Если мы ее “закопали”, вместе с Бугаевым, головой «Аэрофлота», то они-то “откопали”...», — говорил Борис Иванович. В качестве второго летчика (единственный из летающих ветеранов) он принял участие в этих полетах.

Кстати сказать, и Михаил Александрович Нюхтиков не без гордости говорил о том, что опыт туполевцев на 144-й понадобился компании «Боинг»... О молодом командире экипажа С. Г. Борисове он ничего сказать не мог — он его знал плохо. О нем вполне уважительно отзывались те, кто видели его в деле, — и прежде всего его однофамилец, Василий Петрович Борисов. Но вот о Веремее и его работе с американцами Михаил Александрович говорил с жаром. Ведь кроме всего прочего, Веремей был летчиком редкого испытательского долголетия.

Когда Бориса Ивановича не стало, Инна Андреевна сказала как-то: «Всего два года назад мы с ним поднимали последнюю “семидесятку” в Казани. Он выпустил всех казанских летчиков. Продержаться до такого возраста!» Инна Андреевна и сейчас живет памятью о муже. И в ее воспоминаниях о нем было и остается только самое светлое. С ним в ее жизнь вместе с любовью, радостью, счастьем пришло и немало трудностей. Но они были связаны не с какими-то его слабостями (о них она не говорила никогда), а с его работой — сначала военного летчика, а потом летчика-испытателя... Это была удивительно дружная, красивая пара, в которой

хрупкая женщина оказалась под стать богатырю. Всю их совместную семейную жизнь она была его моральной опорой. Его трагедия, их трагедия состояла в том, что, когда он тяжело заболел, она стала ему также опорой буквальной, физической. Кто-то, хорошо знавший, что они значили друг для друга, говорил, что на том самом, «именном» самолете Ту-160 справедливо было бы на одном из бортов написать «Борис Веремей», а на другом — «Инна Веремей».

— И на «144-й» с американцами он играл активнейшую роль! — заметил я Инне Андреевне, восхищаясь естественностью ее слов «мы с ним поднимали», но желая продолжить разговор о долголетию испытателя.

— Да, конечно! Ведущий сказал тогда мужу: «Если бы ты не сел, кто бы доверил машину!» Борис же нигде не высывался. Скольким он дал возможность и Звезды заработать, и все прочее. Не высунулся нигде, чтобы хоть как-то бросить на них тень. Он хотел, чтобы молодые получили награды, чтобы стали известными! Он ведь вполне мог сказать, что согласен быть только командиром Ту-144ЛЛ. Знаете, сколько он в нее вложил?!»

Борис Иванович был Личностью. Он был не только выдающимся летчиком-испытателем, но — поистине уникальным человеком, на редкость щедро наделенным добрыми качествами. Никогда условия его жизни не были хоть мало-мальски комфортными. Но он, бившийся за всех и просивший обо всех, никогда не заикнулся о своей семье. В Казани, к примеру, она довольно долго жила в гостинице. В Москве длительное время семья жила в двухкомнатной квартире с кухонькой в 5,5 метров вшестером: с дочерью, зятем и внуками, пока семье дочери не дали отдельное жилье. Мало того, что квартирка Веремеев, кстати, доставшаяся сыну от отца, оставшегося после службы в Киеве, очень тесна. Она выходит окнами на Новослободскую улицу — шумная, душная...

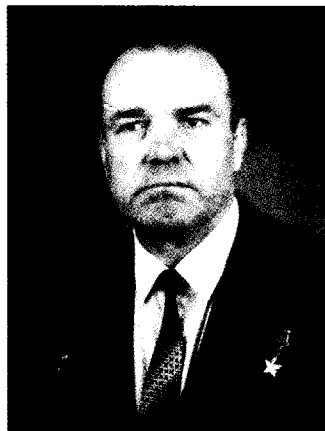
Многие туполеовцы, рассказывая о своей фирме, вспоминают уже упоминавшуюся книгу «Нежность к ревушему зверю». Работая над книгой, А. А. Мистакиди приходил к Веремеям домой. Вышел и фильм по этой книге. В образе Бориса Долотова и Елены Долотовой Веремеи видели что-то и от себя. Инна Андреевна выглядела всегда довольно хрупкой, особенно рядом с могучим Борисом Ивановичем, и многим (как в армии, так и позднее) казалась... его дочкой. Хотя разница в возрасте была у них всего полтора года, и Борис был всего на один класс старше нее, он всегда выглядел гораздо взрослее и шутил «Ну, “дочка”, когда же ты вырастешь?» Характеризуя жену Долотова, Мистакиди писал: «Ей бы фартучек, да в десятый класс...» Виталий Баскаков, вспоминая свое первое посещение Веремеев после затянувшегося ночного застолья в Москве и знакомство с Инной Андреевной, рассказывал, как спросил тогда Бориса Ивановича: «Это старшенькая?» С вполне серьезным видом (а это было чуть ли не главным залогом всеобщего успеха его шуток) Веремей ответил: «Нет, это младшенькая!» Оба, и Мистакиди, и Баскаков удивлялись потом тому, насколько скромной была квартирка летчика-испытателя.

Веремей был из тех людей, кого с основанием называют идеалистами. Такие служили в пустыне, когда можно было пристроиться в цивилизо-

ванной Германии, для таких понятие долга было — в крови, для таких идеалы были живы не на словах. Польский кинорежиссер с мировым именем Кшиштоф Занусси в недавнем интервью заметил: «...Сейчас больше идеалистов, чем во времена моей юности, когда было привычным лицемерие. Тогда все говорили об идеалах, а мечтали о деньгах. Сегодня многие имеют деньги, а втайне мечтают об идеалах». Вспоминаю, что в свое время, в середине 70-х, когда я оказался в первой командировке в Польше, удивился тому, что, пожалуй, наиболее употребительным среди поляков оказалось слово «долляры». Сейчас, встречаясь с моими польскими друзьями на международных конгрессах, мы говорим о путях развития нашей науки, авиации в наших странах, но почти никогда — о деньгах... Наверное, — не потому, что у нас уже много денег, но потому, что стало ясно: есть вещи поважнее них... Жизненно важнее!

Веремей никогда не роптал. Более того, и в таких житейских условиях он мог готовиться к своей испытательной работе, к каждому полету, как, пожалуй, никто. Он жил тем, что любил, и невероятно много работал. Сохранились записные книжки Бориса Ивановича с бесконечным множеством цифр: скоростей, высот полета, температур, оборотов. Зарисовки маршрутов, захода на посадку и т. д. На особых «библиотечных» картонках он записывал главное и брал их с собой в полет — в планшете... Готовился он к полетам в высшей степени тщательно. Он, как никто другой среди его товарищей, трудился над своим здоровьем и, прежде всего, для того, чтобы работать — долго и эффективно. Материальное благополучие семей летчиков прямо зависело от полетов. Но не деньги были для него главным. Семья Веремея безропотно сидела несколько лет «на голой зарплате», когда он готовился поднимать Ту-160. Тогда он дневал и ночевал в ОКБ, отрабатывая с конструкторами системы уникального самолета. В это время он лишь «подлетывал», чтобы не терять навыка!.. И терпел — без тени недовольства — обидные претензии на командирское кресло других летчиков, которые вложили в самолет несравненно меньше.

В. И. Близнюк при всем уважении к Сергею Тимофеевичу Агапову считал, что больше оснований ставить себя так высоко, как это делал он, имел Василий Петрович Борисов. Но он нисколько не сомневался в Веремее: «У Бориса Ивановича была несомненная командирская хватка. Знаете, как он обучал строевых летчиков, и генералов — в том числе?! Очень жестко! У него были колоссальные организаторские способности. Если мы где-то попадали в тяжелые условия (вот, в Прилуках сели, к примеру, а вылететь обратно невозможно). Кто решал все проблемы? Веремей! Он мог пробить что угодно. Колоссальная пробивная сила. Веремей — это личность. Он же участвовал и в боевых действиях, притом их высаживали



*Б. И. Веремей*



с подводной лодки — где-то в Африке. Он в кругу близких друзей об этом говорил, когда к нему очень приставали. Но без подробностей...»

Большинство туполевских летчиков не избежало более или менее серьезных, более или менее справедливых упреков за упущения в летных испытаниях. Веремей не был исключением. Как уже говорилось, в контрольно-сдаточном полете Веремея с военным летчиком на Ту-22М при имитации отказа одного двигателя (путем его выключения), сразу после взлета машина посыпалась и относительно благополучно, без жертв приземлилась на лугах. Имея в виду и эту посадку, Борисов, годы спустя, говорил о необыкновенной везучести Веремея...

По мнению Бессонова, в той посадке в луга у экипажа Веремея было две ошибки: «Во-первых, — грубоватое пилотирование; там надо было тоньше работать, ювелирно. Во-вторых, по-видимому, слишком рано были убраны закрылки. “Решение” машины пойти вверх или вниз в таких условиях — сродни поведению аптекарских весов...»

Более полную (и смешную, и драматичную) картину случившегося я узнал недавно. Однажды, когда Бориса Ивановича уже не было в живых, Инна Андреевна прочла мне небольшую статью из Интернета об этой аварии. Эта, казалось, на удивление «благополучная» авария 1974 года дорого обошлась Борису Ивановичу. Автор заметки, видимо сотрудник ОКБ Туполева, не известен, и, извиняясь, позволим себе небольшую редакционную правку интересной заметки: «Многогранный человеческий фактор! Каких только фортелей он не выписывает! “Эффект Кассандры” — так когда-то называли этот эффект американские психологи. В американской специальной литературе дан пример. Самолет летит прямо в гору, скоро врежется. Второй пилот говорит первому: “Уходи, сейчас врежемся!” Командир не хочет слушать настойчивые предупреждения и просьбы второго. Все его командирское и человеческое Я протестует против указов подчиненного. Кончилось тем, что второй пилот силой перехватил управление и физически спас самолет и экипаж. А командир потом подал на второго рапорт с жалобой за неподчинение, требуя сурового наказания непослушного второго пилота.

В случае с туполевским летчиком-испытателем Б. И. Веремеем сработал тот же психологический фактор. События развивались следующим образом. Об этом нам, инженерам ОКБ, рассказали наши коллеги с испытательной базы. Идут приемо-сдаточные испытания новейшего по тем временам самолета Ту-22М. Сдается режим взлета с одним отказавшим двигателем. На командирском кресле в первый день Веремей, на правом кресле — от заказчика — военный летчик-испытатель Львов. На другой день при повторном полете взлет уже выполняет с левого командирского кресла Львов, а Веремей у него — правым! В первый день Веремей благополучно выполнил взлет, на другой день взлетает Львов. При отрыве от полосы убираются закрылки — может быть, чуть раньше необходимого. Видимо, летчик хочет скорее уменьшить лобовое сопротивление: ведь двигатель один, тяга маловата. С другой стороны, убрав закрылки, он уменьшает подъемную силу на крыле. Сейчас увеличить ее можно, только уве-

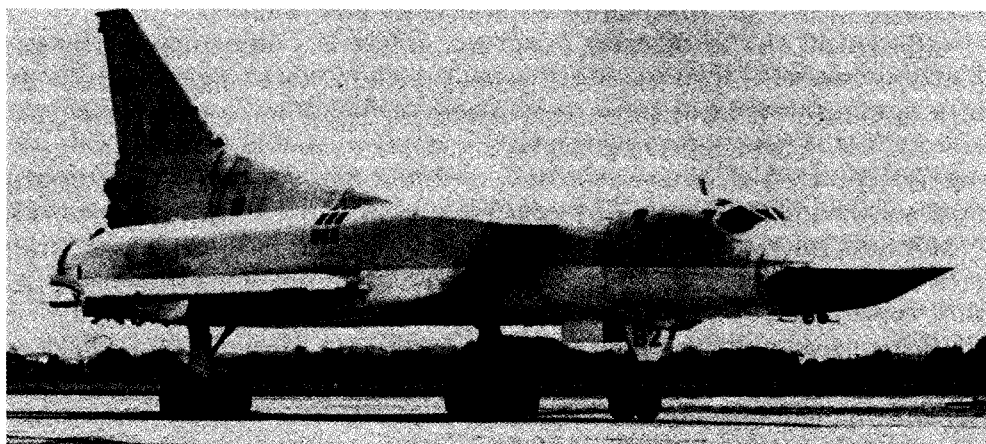
личив скорость. Одиноким двигатель борется как может. Идут секунды хрупкого равновесия — скорость не растет, самолет потихоньку начинает терять и без того невеликую высоту. Веремей лучше знает эту машину, испытывает ее с самых первых полетов — он с Борисовым поднимал первый экземпляр в воздух. Он предлагает Львову временно подвыпустить закрылки, увеличить подъемную силу, чтобы не дать самолету потерять высоту и увеличить время на разгон. Львов молчит. Веремей несколько раз повторяет свою просьбу. “Ничего — сейчас раскоцегарится”, — отвечает командир. Самолет очень медленно теряет высоту. Штурман методично диктует значения высоты: “30, 25, 20...” Не теряющий спокойствия и юмора Веремей предлагает “взятку”: “Сто рублей дам, если выпустишь закрылки!” Не помогает (гусары денег не берут). Самолет с небольшим углом тангажа и с небольшой вертикальной скоростью падает на поле... Бывает счастливое стечение обстоятельств. Самолет упал на трактор, который без людей одиноко стоял в поле. От удара кабина оторвалась и пропахала вперед, а все остальное осталось, взорвалось и сгорело».

Очевидцы были в ужасе, наблюдая этот взлет. С КДП было видно, что машина, под завязку заправленная топливом, упала и задымилась — без каких-либо признаков катапультирования экипажа. То, что он остался жив, — это настоящее чудо...

Елян в высшей степени ценил М. В. Ульянова, но говорил:

— Авария Веремея — это на 50% вина Ульянова, хотя это, может быть, и не так. Случилось что. В этот день утром моросил дождик. А меня вызвали в ЦК. И я, уезжая, сказал Ульянову: “Миша, подождите с этим полетом, пока я не приеду. Очень ответственный полет! Тем более что там за командира садится Львов». Когда я был уже в ЦК, мне сообщили, что упала «22-я» машина. Я должен сказать, что инженеры не очень слушали, как и в этот раз, летный состав. Масла в огонь в этом отношении подливал Алексей Андреевич...

— А что ты мог изменить, если бы был на базе? — спросил я летчика.



Самолет Ту-22М3

— Я присутствовал при их подготовке, — отвечал Эдуард Ваганович. — Это единственная авария, пока я там пять лет руководил. Как только я ушел (в декабре 1981-го), в январе 1982 года они убили Кульчицкого. Они его убили! Не имели права выпускать его — никак!..

Возвращаюсь к аварии со Львовым. Этот полет мы накануне прорабатывали. Задание было очень сложным, и мы по метрам определяли, когда надо убирать закрылки. Это одно из сложнейших заданий — взлет с отказавшим двигателем. На взлете с одним двигателем погибло много летчиков и потеряно много машин. Степан Филиппович Машковский на взлете погиб, Толя Липко погиб, Кульчицкий погиб... (Я уверен, что в случае с Кульчицким Иван Корнеевич сам бы не полетел. Потерять такую машину! С таким экипажем! Видимо, сказалось то, что была задействована большая трасса... Трудно сказать, кто из них больше настаивал, меня не было там. Но на месте Ивана Корнеевича я в жизни бы не подписал такой полетный лист!) И вот с Веремеем. Ты знаешь, какую я стружку с него потом снимал! Ничего в ответ он сказать не мог — только матерился: «Ваганыч, ошиблись.» Понимал, что ошиблись. И Д. С. Марков знал, что ошиблись. И на старуху бывает проруха. Поторопились они...»

Михаил Владимирович Ульянов, прочитав рукопись этой книги, не согласился с некоторой категоричностью приведенных выше суждений Еяна. А по поводу посадки «45-й» на трактор составил наполненное замечательным юмором устное послание Еяну: «Дорогой, глубокоуважаемый Эдуард Ваганович! Бесконечно рад твоему вниманию к моей угасающей персоне. Бог милостив к нам и позволит свидеться и заключить, как и раньше, друг друга в объятья, от чего я буду бесконечно счастлив. К сожалению, многие из тех, в кого мы вкладывали душу, всячески поддерживали и оберегали, под грузом тщеславия, стяжательства и корысти предали нас и дело, которому мы служили. Приходится доживать в забвении...» При все моем почтении к Михаилу Владимировичу должен привести суждение по этому поводу одного из инженеров базы: «Ульянов зря Ваганычу плачется: Ульянов — сам участник разрушения».

«Ваганыч! Нытье нытьем, а истина дороже, — продолжал Михаил Владимирович. — В тот замечательный период, когда Веремей с Львовым повышали урожай капусты методом глубокой вспашки москворецкой поймы, Ульянов был начальником испытательной бригады самолетов Ту-154, а «45-й» занимался твой злейший друг Гладун, и ведущим на этой машине был Виктор Корнеев. Ульянов в ту пору не имел никакого отношения ни к трактору, на который сел самолет, ни к самолету, который сел на трактор. И вообще, Ваганыч, как ты смог меня с таким дерьмом перепутать? Хорошо, что только на... 50%...»

Вот еще одна точка зрения на то же событие. На этот раз — Вадима Михайловича Разумихина: «Это был не контрольно-сдаточный полет, а испытательный полет на продолженный взлет. Не знаю уж, кто придумал это дело (но Марков дал согласие). Выключили двигатель. Так обычно не положено испытывать. Просто ставят на малый газ. Разница не-

большая (1 т тяги от 25!). К тому же это можно было как-то учесть... Но они взяли и выключили двигатель. Военные тогда настояли на том, чтобы выключать двигатель, ну, туполевцы и сдались!

“Летчик поторопился убрать закрылки”, — это так и не так. Дело не в том, что убрали закрылки. А дело в том, что после того как машина оторвалась, Львов стал прибирать ее на себя. Она перестала разгоняться. Веремей говорил: “Я ему бил по рукам: отпусти, отдай!” Вертикальная скорость была 1 м/с. А Львов все хотел скорей-скорей! Убрали закрылки — это не имело большого значения. Все равно надо было выдерживать малую вертикальную скорость набора. А Львов думал, что он разгонится и с ходу энергично пойдет... Но ничего не получилось: они вышли на такие большие углы атаки, что сопротивление стало очень большим.

Уборка закрылков мало что меняла. Они были на пределе по углу атаки...»



*Д. С. Марков*

Возможно, если бы Василий Петрович Борисов знал о коварной травме, которую получил тогда его товарищ Борис Веремей, он не стал бы называть его везунчиком. Через час после той злополучной аварии Веремей сидел в кабинете у Д. С. Маркова и рассказывал обстоятельства полета. Львов был сильно травмирован, и его вместе с другими членами экипажа доставили в больницу. Наверное, не менее опасная травма была у Веремея. Тогда Борис Иванович получил скрытый перелом позвоночника. Этот перелом увидели во время его последней болезни: сделали снимок — и обнаружили перелом. Отсюда, по заключению врачей, и пошла болезнь — рак позвоночника, от этого он и умер.

Мужество и сила этого человека были не только в том, что он, заботясь о судьбе важнейшей машины, поспешил к главному конструктору (а не к главному врачу). В таком состоянии, с поврежденным позвоночником, летчик вытаскивал из искореженной кабины через «форточку» своих попавших в беду товарищей! И еще. По свидетельству жены, Борису Ивановичу пришлось взять на себя ответственность за все, что произошло в том полете, хотя он не был командиром! Они с Марковым сразу после той посадки на трактор договорились, что берут ответственность на себя — «чтобы военные с перепугу не отказались от машины»...

И после разговора с Марковым Борис Иванович не поехал ни в какую больницу, чтобы не расстраивать жену, а приехал домой. На другой день они вместе поехали в больницу — навестить товарищей. Спина у Бориса Ивановича болела, но он, человек мужественный и тренированный, надеялся, что все обойдется...

Бывший руководитель ЖЛИИДБ, а впоследствии и ОКБ Туполева Валентин Тихонович Климов говорил: «У Бориса Ивановича Веремея не было плохих людей. Своей добротой, своим доверием он открывал многим людям возможность совершенствоваться в летном испытательном деле. В России много людей, особенно среди военных, кому он давал путевку в жизнь, кто вспоминает его как абсолютно непререкаемого авторитета. В какую бы военную часть мы ни приезжали, все видели в нем Мастера.

Особым почитанием Веремей пользовался на Казанском заводе. В старое время выполнение плана завода — это было все! Не было плана — завод не получал ничего! Так вот два, можно сказать, героя России — директор завода Копылов и летчик-испытатель Веремей, переставляя агрегаты с одного самолета на другой, сдавали всю заводскую программу. Бывало и такое! Веремей в Казани — это особая личность.

Был какой-то большой праздник. Мы, Эдуард Ваганович Елян, Борис Иванович Веремей и я, хорошо выпили, а потом пошли погулять по бульвару. Ваганыч останавливал каждого молодого человека и учил его жить: “Куришь? Нельзя курить!” “Пьешь? Нельзя пить!” Короче, весь бульвар разогнали. И что-то захотелось нам хлеба свежего. А у нас, на Кропоткинской, булочная есть с пекарней. Мы — туда, а там две девушки пекут что-то. Денег у нас не было. Мы как ни старались с Ваганычем показать свою мужскую сущность, ничего у нас не получилось, а Бориса Ивановича без видимых его усилий признали: ему дали хлеб, а нам нет.

Веремей действительно талантливый человек, и действительно, может быть, главное в нем было то, что он был не как все. Он не плыл по течению, как несло. На базе была интересная жизнь, лучшие годы — там прошли. Там было столько ячеек, кто за, кто против. А Веремей был всегда сам по себе. Он любил слово “кнут” — со всякими прилагательными. Когда его уж очень доставали, он говорил слово “кнут” и уходил...

Я должен сказать о своей вине перед Борисом Ивановичем, — продолжал Валентин Тихонович. — Я, как большой начальник, должен был принять решение о составе экипажа летающей лаборатории Ту-144ЛЛ. Единственным из тех, кто летал на Ту-144, остался Веремей. Но с другой стороны, в это время были подготовлены замечательные наши летчики относительно молодые, в том числе — Сережа Борисов. Я посчитал, что надо двигать молодых, и принял решение: слева (в качестве командира) посадить молодого — Борисова, а справа опытного — Веремея. У нас были с Борисом дружеские отношения (кстати, прекрасное свойство было у Бориса не путать дружеские отношения со служебными, рабочими). Я решил Борису сообщить первому о своем решении. Он ничего не сказал, встал и крепко хлопнул дверью. Потом я прочел воспоминания Сергея Борисова о первом вылете. Ясно, что молодежь надо было выдвигать, но, если бы справа не было Веремея, неизвестно, чем бы все это закончилось...»

Главный конструктор ОКБ Туполева Александр Леонидович Пухов, возглавлявший, в частности, работы по летающей лаборатории Ту-144ЛЛ, говорил о неопенимом вкладе в испытания этого самолета Веремея. Вспо-

минал он и другое: «Борис Иванович был у моего друга Валеры Павлова как папа. Когда все четверо членов экипажа во главе с Павловым катапультировались с “семидесятки”, а машина спокойно продолжила полет, было ясно, что можно было машину спасти. И первым, кто ко мне приехал защищать Павлова, был Борис Иванович: “Мог бы спасти машину, но не повезло. А летчик хороший!” Веремей просил заступиться за Павлова перед генеральным конструктором. Он думал о товарище...

Борис Иванович был и настоящим инженером. Он все детально продумывал и прорисовывал. Он мог вам сказать, при каком весе он мог бы, к примеру, посадить Ту-144... в Быкове! Там на очень короткую полосу уже сажал Ту-154 Сухов. Но Веремей, наверное, смог бы посадить там и Ту-144!»

Другой главный конструктор ОКБ Валерий Владимирович Бендеров сказал о Веремее коротко, но как! «Это был лучший из лучших — летчик и человек!»

Наиль Шарипович Саттаров, один из лучших летчиков ГК НИИ ВВС, много летавший на Ту-160, начал работать с Борисом Ивановичем в 1978 году с макета самолета Ту-160. Он тогда слышал о нем, но его самого еще не знал. Вначале их отношения, как почти всегда между военными и гражданскими испытателями, были настороженными. «Но уже в первые часы работы мы



*В. Т. Климов и М. В. Ульянов*

почувствовали себя коллегами, — вспоминал Саттаров. — Бывало, возникали какие-то спорные вопросы, и я в перерыве работ спрашивал его: “Как Вы думаете, поддержите нас или нет? Что Вы молчите?” Он отвечал: “Раз я молчу — значит я поддерживаю...” Он всегда был дипломатом. Но никогда не шел против своей совести. Никогда ради чести фирмы не кривил душой. Мы всегда знали, что он нас поймет и мы найдем общий язык. Он много помогал военным испытателям при испытаниях Ту-160 и так же много помогал при освоении самолета летчиками строевых частей, в частности на аэродроме в Прилуках.

Мне довелось много летать с Борисом Ивановичем в так называемые перестроечные годы на тяжелых машинах — тогда он раскрылся более глубоко как человек. Вспоминаются такие чисто бытовые эпизоды: утром рано он вставал и долго-долго брился, минут 30–40! Он уже послу-

шал радио: голос России и какие-то другие “голоса” — он знал частоты и время передач. “Пойдем — я тебе расскажу...” Никогда не любил во время отдыха говорить о работе... Он остался в памяти открытым, честным человеком и великим гражданином...»

Действительно, смыслом его жизни была авиация! Он, конечно, был Мастером, но он был еще и гражданином. Он служил Родине — это было в нем всегда. Об этом говорили все, и такое говорилось далеко не о каждом испытателе. Как и то, что в то же время он был прекрасным семьянином: его любимцами были два внука Темка, Дениска, дочь Света, зять Володя (он сын его однокашника по Школе Александра Полторанова, — тоже летчик-испытатель, на фирме С. В. Ильюшина)...

Мало кто так тщательно готовился к летным испытаниям, как Веремей. Это касалось не только специальной, технической, стендовой подготовки, изучения систем самолета, проработки полетного задания. Это касалось и физической подготовки. Тренировался-то он опять-таки как никто! Рядом с их домом на Новослободской находится троллейбусный парк. В 4.15 Борис Иванович садился в троллейбус и ехал на Новую, чтобы успеть на первую электричку. В Раменском он выходил и шел плавать в бассейн. После этого спозаранку он приходил на летное поле, на работу! Ложиться он мог и в 12, и в час ночи, но в три часа утра уже вставал! И так в любую погоду — зимой и летом. Только летом он ехал до Кратова и купался в озере (начиная с ранней весны до поздней осени)...

Многие вспоминают удивительную контактность Бориса Ивановича. Недалеко от дома Веремеев находится Бутырская тюрьма. Борис Иванович, обладавший талантом общения с кем угодно, с министром, генеральным конструктором, механиком самолета, мог подобрать на улице и привести домой любого бомжа, того же бездомного зэка, которого в стужу выпустили из тюрьмы. Человека отогревали, кормили и укладывали спать... Инна Андреевна вспоминала, что муж охотно общался с такими людьми, от которых другие чаще всего отворачивались. Для него все люди были людьми. Он никогда не держал зла — ни на кого!

Будучи даже на пенсии, Борис Иванович каждый день, кроме воскресенья, ходил в бассейн «Олимпийский». Вставал в 6 утра, шел пешком в бассейн и возвращался пешком. Он и внука пристрастил к плаванию...

Однажды Инне Андреевне по домофону позвонила незнакомая женщина: «Можно Бориса Ивановича?» «Его нет дома», — ответила она, представившись. «Нельзя ли поговорить с Вами?» — попросила незнакомка. Инна Андреевна, спустившись вниз, озабоченно спросила поджидавшую ее пожилую женщину, что случилось. «А что, Борис Иванович Вам про собаку не говорил?» — спрашивает дама. «Про какую собаку — у нас у самих собака. Маленькая...» «И он Вам ничего не рассказывал про собаку? — удивляется женщина и продолжает. — Вы знаете, я бывшая учительница русского языка. Сейчас на пенсии. Богатые люди наняли меня, чтобы я выгуливала их дорогую очень собаку и ухаживала за ней...» Далее женщина рассказала, как она попала в беду с этой соба-

кой. Она отпускала ее гулять в саду с большим замерзшим прудом. В проруби плавали утки. Собака кинулась за этими утками, а вылезти из проруби уже не могла. Испугавшаяся женщина звала на помощь людей, оказавшихся рядом, просила кого-то позвонить в службу спасения. Но никто не откликнулся. Бедная собака, стоившая каких-то безумных денег, уже выбилась из сил. «Меня бы изничтожили, если б она замерзла и погибла, — говорила старая учительница. — Собаку спас Ваш Борис Иванович. Спас и ушел. Не дал ни телефона, ни адреса, только сказал, как его зовут... И вот я пришла поблагодарить его. Потому что он спас меня и собаку. Собака в порядке, не заболела — ничего. Пришла сказать спасибо. Может, что надо: поучить ребенка или что еще...»

Для Инны Андреевны эта трогательная история была никак не известной. Когда она стала расспрашивать мужа, он искренне удивился: «А что тут такого?» Он рассказал, как, возвращаясь из бассейна, увидел собаку в беде. Сразу сказал себе: «Надо раздеваться». Невдалеке столпились безразличные «моржи». Вода была грязной, на льду — полно битых бутылок, жуткий холод. Рядом с собакой металась женщина, казалось, она уже потеряла всякую надежду. Наблюдатели горячо обсуждали шансы бедной собаки, но никому и в голову не приходило, как ее спасти. «Ну что ж: надо раздеваться! — вспоминал Борис Иванович. — Разделся, пошел и вытащил обессиленную собаку...»

Веремея, огромного, могучего, добродушного, всегда спокойного и любившего пошутить, нельзя было не уважать. Он был остроумен и в самой сложной обстановке, так что его спокойствие не могло не передаваться членам экипажа.

Борис Иванович не был, кажется, верующим. Точнее сказать, особого религиозного чувства у него не было. В церковь вместе с женой ходил, но не крестился. Иконочка в доме была еще при его жизни. Впрочем, после того, что с ним происходило в полетах, когда он с товарищами выбирался из безвыходных положений, он, бывало, говорил: «Нет, ну Бог есть!»

Сказать, что Веремей не любил выделяться, — ничего не сказать: в доме, в котором летчик прожил полвека, мало кто знал, что он — Герой и Заслуженный летчик-испытатель. Борис Иванович не любил одеваться. Когда жена настаивала на том, чтобы он сменил рубашку или брюки, он сожалел: «Вот в бассейне как хорошо. Никто не пристает — надень то, надень это ...»

Борис Иванович не был самолюбивым человеком, у него не было ни зависти, ни злобы. Он никогда ничего ни у кого не отнимал, никому не завидовал. Молча, без показухи он делал добро. Ничего, кроме добра, к людям у него не было. Притом он одинаково уважительно, ровно относился и к министру, и к механику самолета. Он, повторимся, никогда в жизни ни у кого ничего не просил, но готов был не медля прийти на помощь к тем, кто в том нуждался. Часто к нему как к высшему авторитету обращались за помощью в образумлении детей: он был доступен и по-



нятен как отцам, так и детям, особенно ему доверяла молодежь, видевшая в нем и Героя, и своего человека. Нередко он был последней надеждой в решении каких-то семейных проблем окружавших его людей, и моральных и материальных.

Оставаться таким было особенно непросто на туполевской фирме. Инна Андреевна рассказывала: «Я же прожила рядом с Борисом Ивановичем плечо к плечу, и я не из тех, которые ничего не знают. Все, что мы переживали, переживали вместе. Как-то мы были в Ялте вместе с Бессоновым и Борисовым, я им говорила: “Ну живите вы мирно! Все же можно поделить... Все боком выйдет — за все заплатите!” Что, Вася счастливый был человек? Нет! А Бессонов? Тогда чего ты другому желаешь несчастья? Я сколько раз говорила Бессонову: “Толя, не заводи склоку из-за Еяна. Ну захотел человек продать свою машину в пору дефицита, не убил, не зарезал”. Ему нужны были позарез деньги. У него семья, двое детей. Он займы брал деньги, чтобы купить эту машину, продать и вернуть долги. Ну что здесь такого? Что, он миллионы заработал? Продавать было сложно... — свои же люди и предали!..

Безусловно, среди туполевских летчиков много хороших людей. Миша Козлов — прекрасный был человек... Близкими по духу Борису Ивановичу были многие, пожалуй, прежде всего Елян, Козлов, Якимов, Ведерников... По-доброму относился к Борису Ивановичу Горюнов. Но собрались и мелкотравчатые... Человек совершенно бескорыстный, терпимый, Борис Иванович все раздавал. Он был учителем многих, был открыт многим и многим помогал стать профессионалами! Он не просто выпускал молодых летчиков, он с ними готовился самым тщательным образом. Он с ними часами сидел в кабине самолета, рассказывая о всех тонкостях, о всех секретах. Учеником Бориса Ивановича, и хорошим учеником, был Павлов. Матвеева Веремей рекомендовал поставить начальником летной службы, поддерживал Талалакина. Он вывозил и Солдатенкова, и Сергея Борисова. Он тянул и Шкатова, и Шаповала.

Фирсов облил всех с головы до ног, но Борис Иванович был ровен и в отношении к нему. Муж кидался на помощь всем, — продолжала Инна Андреевна. — Он был заступником многих. Когда наклепали что-то на Крупянского Эдгара Федоровича, мы оказались в санатории. И вот оттуда неоднократно Борис Иванович ездил в министерство — заступаться за Крупянского... А ночные разборки с Еляном?! Мы отдыхали в Подмоскowie. Борис позвонил на базу узнать, что там и как. Ему дежурный и говорит: “Приезжай скорее, началось собрание, сейчас будут колошматить Еяна!” Мы рванули с почты, с другого конца Московской области прилетели, и до 12 ночи муж участвовал в разборках, защищая Еяна. Вот так он кидался на помощь. Ребятам Заслуженного давали — он первый отстаивал их в министерстве. Вся жизнь в борьбе...»

Идеальная семейная пара (хоть это и была, на чей-то взгляд, парочка «дочка» и «отец») состояла из двух очень сильных и очень любивших друг друга людей. Притом хрупкая, но сильная Инна Андреевна, которая про-

шла вместе с богатырем-мужем его многотрудный путь, была ему опорой и каменной стеной, за которой он мог при необходимости спрятаться. Кто-то из тех, кто знал Инну и Бориса Веремеев близко, бывал с ним в застолье, шутил: «Если рядом с ним бывала Инна Андреевна, ему было плохо. Если ее не было, ему было еще хуже...»

Ивану Моисеевичу Сухомлину посвящена небольшая книга его боевого товарища З. А. Сорокина «Хозяин синих высот». На экземпляре этой книги, подаренном Б. И. Веремею, Сухомлин надписал: «Дорогой Боря! Я не виноват, что родился так рано. То, что не смогу сделать я, из-за своей старости и дряхлости духа, должен сделать ты, мой собрат по этой красивой и трудной профессии. “Невольник” синих высот — Иван Сухомлин. Октябрь 1968 г.»

Борису Ивановичу не раз предлагали быть начальником летной службы. Но он занимался своим любимым делом — летал и испытывал. Власть ему, по наблюдениям многих, никогда не была желанной. Инна Андреевна говорила: «Я лучше, чем Борис Иванович, разбиралась в людях. Он в людях видел только хорошее. Он никогда не стремился стать начальником летной службы. Короткое время он исполнял эту обязанность вслед за Еяном. Но все тянулись к нему и хотели общаться с ним. А общение — Вы знаете какое: приходят с бутылкой. Это была такая мука. Как он выдерживал эти бутылки и хождения, я просто не представляю. Жуковский — это страшный город в этом отношении. Борис Иванович не скажу что был равнодушен к этому делу. Не мог не выпивать. Он пытался избегать, где только мог. У нас постоянно кто-нибудь жил, особенно из жуковчан. Загуляются допоздна, надерутся — приходят к нам спать. Знали, что тут их пригولубят. А сколько раз приходилось ночью, когда уже не ходят электрички, брать такси и ехать за мужем в Жуковский после всяких ЧП и других “торжеств”. Он терпеть не мог у кого-то оставаться. Мы друг друга любили...»

В глазах многих его товарищей Веремей был и остался истинным богатырем. Для этого в нашем народе есть и известный критерий. В «Оде летчику от бога Борису Ивановичу Веремею» туполевского доморощенного поэта А. Г. Климова есть такие строки:

Кто сказал, что Веремеев  
Пить водяру не умеет?  
Разве пить он не умеет,  
Коль с литровки не пьянеет?

«С 1974 года я занялась паранормальными явлениями, — рассказывала Инна Андреевна. — Я ведь могу лечить, могу кровь останавливать, читать мысли — до того, как они прозвучат у человека... У Бориса была такая могучая энергетика — я передать не могу! Потому ему самолеты подчинялись, что у него была такая мощная энергетика. Борис много читал по этой тематике (я ему давала разные материалы), но у него была своя логика, свое восприятие, свое возражение...»

Вадим Михайлович Разумихин рассказывал, как осенью 1996 он с В. И. Близнюком и другими товарищами поехал домой к Борису Ивановичу — поздравить его с 60-летием: «Привезли ему модель, сели за стол, сидим, и вдруг он начинает рассказывать про свою жену. Она — экстрасенс! Она стала с нами устраивать такие интересные фокусы! Я не поверил поначалу: “Не может быть!” Но вскоре убедился в ее силе. И вдруг она говорит: “Борь! Расскажи, какая у тебя была история с полетом над Казбеком!” Он стал отнекиваться, и она сама рассказала о таком случае. Он с места своей службы перегонял какой-то истребитель. Где-то по дороге над кавказскими горами у него вдруг заклинивается управление. Машина не слушается. И вдруг он видит — перед ним Казбек! И он прет прямо в него. Он со всей силы потянул ручку на себя, и вдруг, слава богу, управление «расклинилось», и он ушел от столкновения с горой, казавшегося неминуемым. Выходит из самолета — все страшно поражены: “Что с тобой?” У него кровь течет из ушей! Прошло какое-то время, он приезжает домой, жена его встречает: “Боря! Что с тобой было?” — “Ничего не было, все нормально!” — “Как не было? Я видела, что ты падаешь на Казбек! Я видела эту самую гору!” Совершенно уникальная женщина. У них была налажена эта телепатическая связь... Вот так часто она могла ему сказать: “С тобой что-то было!” Он боялся ее ужас как!..»

Автор при всей своей эмоциональности сдержан в восприятии необычайных способностей, приписываемых некоторым людям. Инна Андреевна, перед которой я просто преклоняюсь за ее преданность памяти мужа, рассказывала мне историю о том, как она заплатила немалые деньги ОКБ Туполева известному среди верующих в парапсихологию людей некоему Г. П. Грабовому. За эти самые деньги этот человек, не специалист в области летных испытаний, взялся предостеречь экипаж Ту-144ЛЛ от проблем, которые его ожидали в первых испытательных полетах.

— Вы слышали эту историю? Это ж полная ерунда?! — спросил я Валентина Ивановича Близнюка, уверенный в том, что он-то видит всех «провидцев» насквозь.

Но он был вполне серьезен:

— Я читал книжку Грабового, где приведено свидетельство Бориса Ивановича, подтверждающее способности Грабового. Грабовой прогнозировал всякие возможные отказы на Ту-144ЛЛ, и Борис Иванович письменно подтвердил его прогноз...

— Но здравый смысл подсказывает, что это ерунда, — упорствовал я в своей дремучести.

— Нет, это не ерунда, — разъяснил мне конструктор. — Я, например, в это верю, как хотите! Грабовой — это какая-то уникальная личность...

— В этом-то я ничуть не сомневаюсь. Он предсказал, что машину будет уводить с полосы. Что ж тут удивительного, — не унимался я, — на машине четыре движка, достаточно разнесенных, и сколько лет машина не летала — возможна несимметрия в геометрии самолета и в тяге двигателей. Грабовой предсказал также тряску на высоте 1500 м. И это неуди-

вительно: тряска есть всегда, все дело в интенсивности... Грабовой говорит, что может воскрешать из мертвых. Ну это уж совсем... Церковные иерархи учат нас, что «в горнем мире нет болезни — и на земле совершается исцеление безнадежно больных; там нет смерти — и здесь человек может быть воскрешен». Хорошо, но как поверить и понять, что высшие силы доверили свершать это чудо... Грабовому?

Валентин Иванович встал на защиту Грабового:

— В его книге приведены факты, подтвержденные документально! Толстая книжка, и в ней половина — это подтвержденные свидетельства. Свидетельства академиков, в том числе — Бориса Ивановича. Честно говоря, я — верю!..

— Вот меня и удивляет, что Борис Иванович подтверждает... — не сдавался я.

— Насчет воскрешения у меня тоже есть сомнения, — на минуту заколебался Валентин Иванович. — Хотя черт его знает? Ничего мы не знаем! Может быть, есть что-то и такое!

Прошло несколько месяцев после этого разговора, и на Центральном телевидении показали фильм о том, что прямые ученики и последователи шарлатана Г. П. Грабового не гнушались зарабатывать деньги обещаниями воскресить... погибших детей Беслана...

Сергей Георгиевич Борисов сказал мне, что разговоры об этой истории услышал уже после похорон Бориса Ивановича. Об обращении Пухова к «кудеснику» Борисов также слышал, но воспринимал это как насмешку.

В каком-то смысле, как я понимаю, вера Веремеев в чудеса говорила не столько об их наивности, сколько о чистоте и доверчивости. Что бы я ни думал обо всем этом, не перестаю удивляться широте интересов и мощности личности Бориса Ивановича. Для этого человека, могучего физически, цельного духовно, недостаточно было знать законы полета и земной жизни, такие люди стремятся понять и самое сложное — что «веки устроены словом Божиим, так что из невидимого произошло видимое»... Я не знаю, кем надо было быть, чтобы не любить или по крайней мере не уважать Бориса Ивановича во всех его проявлениях — и в самых возвышенных, и в приземленных.

Елян, знавший Веремея не только по столичной жизни, но и по многочисленным долгим командировкам, говорил: «Борис очень рано вставал. Варил себе любимый гороховый суп со свиными шкварками. Этого ему хватало на целый день (его штурман Слава Каньшин с утра ел только борщ). Это была классная пара. Веремей много шутил, и его неповторимый юмор было кому оценить.

Бывало, Борис мог заснуть вечером с сигаретой. Его любимая и бдительная собачка Дуська научилась подъедать дома его окурки после того, как однажды случился небольшой пожар. А во Владимирове, где «контроль» был ослаблен, после такого пожара чуть не погиб пожилой сотрудник, живший с ним рядом. Вины Бориса не было никакой, но досталось в первую очередь ему... Инна оберегала Борьку как могла...

Во Владимирове, где мы работали, у нас с Веремеем был такой случай. Борька то ли забыл бритву дома, в Москве, то ли она у него сломалась, но он на третий день оказался небритым. Я на аркане затянул его в парикмахерскую, он упирался страшно: не хотел туда идти. После того как его побрили, я потянул его привести в порядок ногти рук. Почему-то они были у нас обоих после наших работ очень грязными. Пока он там сидел — с него сошло пота три ручья. За ним, за его лицом очень сильного человека, было в высшей степени интересно наблюдать. Это была физиономия кролика, попавшего в объятия удава. Я рассказал об этом своем открытии Борьки Инне — мы долго с ней смеялись...

Там же, во Владимирове, мы с Борисом пошли как-то попить пивка. А Борис очень любил молоко. Проходили мы через небольшой рыночек. Он берет пол-литровую баночку молока и спрашивает у хозяйки: “Бабушка, а у тебя хорошее молоко?” Он проглатывает: “Что-то нехорошее молоко!...” Открывает вторую банку, выпивает, а бабушка с ужасом смотрит на него: ведь может не заплатить — раз плохое! С недовольным кислым лицом Борька выпил третью банку, а потом расплылся в улыбке и говорит: “Бабуля, хорошее у тебя молоко!” Мы расплатились и пошли дальше. Борька любил розыгрыши, шутки, он был очень остроумен и наблюдателен. Он говорил редко, но метко...»

Я узнал, уже после смерти Бориса Ивановича, что ему довелось принять участие и в боевых действиях истребительной авиации за рубежом, но даже близкому человеку, каким для него был Ваганыч, Веремей не открылся. Елян говорил мне: «О том, что он воевал где-то, “выполняя интернациональный долг”, я и не знал...»

Преданным другом Бориса Ивановича, радистом, которого он любил и уважал, был Сергей Сиранчук. Сережу за могучее сложение друзья звали Лосем.

Эдуард Ваганович не сдерживал своего возмущения, когда прочел в рукописи этой книги, что на Веремея пытаются бросить тень вины за трагедию, которая произошла с Сережей Сиранчуком на Кратовском озере. Ему рассказывали, как все случилось на самом деле. 18 августа, в День авиации, Сиранчук утром продал редиску со своего огорода в Раменском, и на вырученные деньги купили водку: Сиранчук, Руднев, Каньшин и Веремей. Сидели на берегу Кратовского озера, гуляли. Сережа Сиранчук нырнул в озеро и не вынырнул — сердце! Здоровый парень. Здоровенный! Все они очумели. Сережа летал без ограничений по здоровью. У него были поразительно мощные легкие (как, кстати, и у Горяйнова). Сережу нашли только на третий день. Никто, конечно, в этой смерти не виноват, тем более не виноват Веремей...

Совсем недавно о той трагедии мне рассказал (с существенными уточнениями) один из ее прямых участников Константин Александрович Щербаков. Только они расположились своей компанией на берегу Кратовского озера, ребята еще не откупорили бутылки, как Веремей и Сиранчук полезли в воду. Плавали они долго. Их товарищи уже отметили

несколько раз День авиации. К берегу первым подплыл Борис. Между ним, выходящим уже на берег, и Сережей проплыла моторная лодка, которая ударила сильной волной в лицо Сиранчука. Как посчитали потом, он, возможно, захлебнулся. Как только обнаружилось его отсутствие, все ребята стали нырять и искать его — все было безуспешно... Потом водолазы нашли его у самого берега...

Борис Иванович переживал эту потерю, пожалуй, тяжелей других, хотя абсолютно никакой личной вины за ним не было... Тем обиднее напраслина, которая на него возводится недоброжелателями. Надо сказать, сам он всегда старался в неясных конфликтных ситуациях, в летных и бытовых осложнениях не только никого не винить, но и защищать тех, кому угрожает несправедливость.

О личности Бориса Ивановича Веремея мы много говорили с Виталием Даниловичем Баскаковым. После окончания испытательской работы он всерьез увлекся исследованием природы человека. Пожалуй, никто из туполевцев не относился со столь глубоким уважением одновременно к Веремею и Еляну.

— Вот Веремей — это фигура! Может быть, даже выше Еяна, — убежден Баскаков.

— Кстати, единственный из летчиков, кто Эдуарда Вагановича безоговорочно ставил очень высоко, — напомнил я летчику.

— Потому что он мог его оценить. Вот эти два человека: Еян и Веремей — были на несколько голов выше всего коллектива. И, естественно, Веремей мог оценить Еяна. А больше никто не мог, кроме него...

— Но нередко, когда два таких таланта пересекались, могла возникнуть взаимная зависть...

— Нет, нет. У Еяна был дух этого лидерства, и он мог с этим справиться. У него была способность и потребность руководить. А у Веремея способность была, а потребности в этом не было, хотя по уровню он, возможно, был и выше Еяна. Веремею не нужно было руководство.

— А в каком отношении Борис Иванович был выше Эдуарда Вагановича?

— В широте охватывания ситуации, в глубине. Уровень его эволюции был выше, чем у Еяна, но он не мог быть проявлен в рамках летной службы. Они были узки для широкой души Веремея. Ему была нужна более широкая аудитория. Поэтому он чаще других любил находиться в КБ, где рождались новые идеи и новые самолеты.

— Мне кажется, что Борис Иванович был на удивление чистым человеком; грязь к таким не прилипает...

— По-моему, это не было главным в нем. Это море интеллекта, море способностей, которые он, в общем-то, не реализовал в этом воплощении души. И летно-испытательная стихия — это не для него. Он мог реализовать себя, к примеру, в должности президента страны...

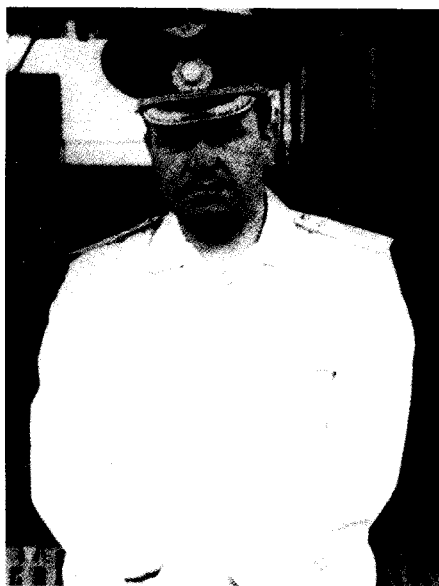
— Даже так?! Ну а Баскаков в этой должности как? Глядится?

— Когда я говорю о возможности реализации той или иной должности, я имею в виду масштабы, а не специфику. Каждый должен заниматься

тем делом, в котором он представляет собой ценность для общества. Я не потянул бы эту должность прежде всего энергетически. Кроме того, она и в информационном смысле требует определенного уровня специальных знаний и опыта, которого у меня нет... Если говорить обо мне, то я потерял очень много энергии на то, чтобы создать свое видение реальности, что было очень нелегким делом как по масштабу поставленных перед собой задач, так и по глубине проникновения в истину. Взамен затраченной энергии я наработал интеллектуальный багаж, багаж знаний, который потихонечку перетекает в мое подсознание. Вот когда он перетечет в подсознание и обновленное подсознание начнет строить мою жизнь, вот тогда через несколько лет посмотрим, что будет. А сейчас у меня огромный багаж знаний, но он пока еще не участвует в формировании моей жизни.

— А Веремей успел созреть?..

— В принципе каждый человек занимает ту ступень, которой он достоин комплексным уровнем своего внутреннего содержания. Когда я го-



*В Ле Бурже*

ворю, что человек мог бы... я имею в виду, что он это мог бы реализовать частью своей души, а в реальности каждый из нас занимает ту ступень, которая отражает уровень проявлений всех частей души. Одна небольшая часть души человека может держать его на очень низком уровне, в то время как если бы этой части у него в душе не было, то он мог бы претендовать на очень высокий уровень. В Борисе Ивановиче был заложен огромный потенциал возможностей, который он не реализовал. В его душе были заложены удивительные потребности общаться с разнообразными людьми. Его периодически тянуло общаться с самыми низкими слоями населения, с теми же бомжами, которые вполне могли принимать его за своего, потому что с ними он свободно разговари-

вал на их языке и мог руководить ими, как настоящий пахан. Это было удивительно, так как и на совещаниях самого высокого интеллектуального уровня он мог дать высокопрофессиональную исчерпывающую оценку сложной ситуации. Кроме того, он обладал удивительным чувством юмора. Из всех, кого я знаю, это был единственный человек, который мог выругаться матом при женщинах, и женщины это принимали за нормальное поведение. Они всегда смеялись вместе с мужчинами над его шутками, потому что веремеевский юмор — это было то, что могло зарядить хорошим настроением на очень продолжительное время. Мет-

кие веремеевские «афоризмы-шутки» поселялись в подсознании на годы (если не на всю жизнь) и, время от времени всплывая в сознании, всегда поднимали настроение. Однажды, когда я только пришел на туполевскую фирму, Веремей выполнял со мной полет в качестве инструктора. Надо было произвести посадку на заводском аэродроме в Казани, где заход с прямой при отсутствии опыта был сопряжен с определенной долей риска. Я спросил его: «Борис Иванович, может, я все-таки зайду с прямой?» Он ответил тут же: «Лучше зайди-ка по коробочке, а то потом всю жизнь будешь заходить с прямой — но только сидя на правом кресле!» Даже в самых простых и серьезных его советах могла присутствовать доля шутки. Как-то он заметил, что я на сложных режимах полета излишне сосредотачиваю свое внимание на приборах. Тогда он, улыбаясь, под-сказал мне: «Виталья, ты все-таки иногда выглядывай из “кабинета”, поскольку там снаружи могут летать посторонние объекты!» Веремей, безусловно, — человек больших возможностей и разных талантов, которые в основном остались в нем нераскрытыми». (К слову сказать, Борис Иванович не любил слово «летать» применительно к своей профессии. Он говорил: «Летают мухи и... чемоданы в “Аэрофлоте”! А мы работаем!» Сегодня это вспоминают совсем молодые испытатели...)

С мыслью Баскакова о том, что таланты Бориса Ивановича остались большей частью нереализованными, согласна и Инна Андреевна Веремей. Думаю, что это не так. Свидетельство тому не только то, какой след он оставил в авиации, в машинах Ту-22М, Ту-144, Ту-160. Может быть, еще более яркое свидетельство — тот неповторимый, светлый след, который он оставил в памяти тех, кто его знал. Среди них — и люди выдающиеся... Продолжая разговор с В. Д. Баскаковым, я заметил: «Борис Иванович был совершенно своеобразным человеком. Зимой вставал в четыре утра, чтобы пораньше поплавать в бассейне и потом первой электричкой ехать на работу в Жуковский. В летнее время и до глубокой осени прежде, чем попасть на летное поле, купался в Кратовском озере...

— Это все не основное...

— Понимаю, но это впечатляет, этого не было ни у кого...

— Я бы отметил прежде всего его большой аналитический ум. Он, кстати, был моим учителем. Как и Лещинский. Они научили меня аналитически мыслить. Широко смотреть на ситуацию.

— Это касалось не только летной работы? — спросил я Баскакова.

— Да, это было шире. Они научили меня правильно видеть ситуацию, а это очень важно не только для профессии, а и для всей жизни. Лещинский также научил меня не бояться брать на себя ответственность за принимаемые решения и не зависеть при этом ни от каких других мнений. А для того чтобы выйти на этот уровень, мне пришлось много работать над повышением своего уровня компетенции и поверить в себя. Поверить, в частности, в то, что, когда оцениваешь ситуацию, основываясь только на реальных фактах, брать на себя ответственность совсем не страшно. У Бориса Ивановича Веремея я научился быть не просто лет-



чиком, — продолжал Баскаков, — а частью процесса, в котором участвует много людей, идей и решений. Глядя на него, я научился разрушать непомерно раздутые идеалы и самому создавать при необходимости новые. Веремею ничего не стоило одной-двумя фразами показать слабость иных идеалов, которым коллектив, заикливаясь на узком секторе проблемы, поклонялся многие годы. При этом он тут же мог предложить новую альтернативу. Веремей всегда видел ситуацию шире, чем ее видел весь коллектив. Так же, впрочем, как и Елян».

Мало кто, подобно Баскакову, не восхищался Веремеем. Кто-то говорил мне о нем как о высшем профессионале, кто-то — как о богатыре, способном идеально пилотировать машину в любом состоянии и после застолий, которыми так богата жизнь испытателей. Кто-то вновь и вновь вспоминал бесподобный юмор Веремея, а кто-то — широту интересов, доброту, надежность, ум... Мало кто соединил в себе одном столько добрых качеств. Когда рукопись этой книги прочла Инна Андреевна, она более всего воспротивилась неправде о том, что муж мог садиться в самолет «никакой». Если кто-то и наблюдал подобное, что маловероятно при его подходе к профессии, то это был очередной розыгрыш, на который он был вполне способен.

Похожую на легенду историю рассказывал (и неоднократно) В. М. Разумихин: «Вася Борисов не брал в рот спиртного, а Боря Веремей как раз наоборот — любил это дело. Я однажды попал в Николаев, учебный центр моряков-летчиков. Должен был состояться показательный полет, и инструктором должен был быть Борис Иванович. Мы ждем. Подъезжает машина. Борис Иванович выходит... У меня шары на лоб полезли! Они, оказывается, ночь где-то “гудели”. Веремей пошатывается так, что его ведут под ручки. Дальше было совершенно потрясающее. Чем ближе к самолету, тем его поступь становилась тверже. Он залезает в кабину, пристегивается. Закрывается. Проходит полет. Сели, заруливают. Приставляют лесенку, открывают люк. Он встает, вылезает и падает на руки. Сила воли — потрясающая. Он мог не спать два дня... Я летчика расспрашивал потом, и он рассказывал, что командовал Веремей в полете совершенно ясно и четко! Я не знаю, откуда это.»

Эту историю Вадим Михайлович рассказывал в кабинете главного конструктора Ту-160 Валентина Ивановича Близнюка. Он слушал, улыбаясь: «Это здоровые ребята!» «После полета им обязательно разрядка нужна», — добавил Ю. Н. Попов... Присутствовавший при этом военный штурман А. А. Брусницын, летавший в экипажах туполеовцев, рассказывал, что все было в меру: «После полета мы могли принять по стакану коньячку. У Бориса Ивановича в комнате отдыха в холодильнике всегда был коньяк. А потом еще, если было время и настроение, могли зайти и в пивную. Теплые были времена... В бане любили попариться в восстановительном центре...»

Размышляя над наблюдениями Виталия Даниловича, я обратил внимание на то, что они весьма близки к взглядам его учителя. Однажды

весной 1989 года в связи с работами по Ту-160 я встречался на туполевской испытательной базе с ее ведущим аэродинамиком Петром Михайловичем Лещинским. После основного разговора я спросил этого многоопытного человека: «Кого из туполевских летчиков интереснее всего (и полезнее) было бы послушать на традиционных встречах в ЦАГИ с летчиками-испытателями?» Он ответил: «Во-первых, Борисова. Он был ведущим по “45-й”, летал также на “22-й” и “144-й”. Любит и может рассказывать. Во-вторых, Ведерникова, он самый старый из летающих летчиков — главный сейчас по “95-й” и “142”, но летал и на “144-й”. В-третьих, главного по “семидесятке” — Веремея. Сухомлина. И, конечно, Еяна. Он работает сейчас у Микояна, но бывает здесь, на базе, и заходит к нам. Хороший летчик...»

— А что такое хороший летчик?

— Хороший — тот, кто знает, как надо поступать в необычной, чрезвычайной обстановке. И, во-вторых, это тот, кто делает то, что надо в самой обычной работе. Я не помню, чтобы Еяна привозил не то, что надо. Огонь и воды он прошел успешно, а вот с медными трубами справился не вполне. Но уверен, что послушать его будет интересно. Кстати, очень советую пригласить Верникова, хоть это и не туполевский летчик...

Попасть в число почитаемых Лещинским — это честь немалая...

(Мне довелось знать Якова Ильича как замечательного летчика и человека. Но и у великих возможны обиднейшие ошибки. М. В. Ульянов рассказывал: «С Верниковым я встретился один раз в жизни, и было это в такой ситуации. Я сидел во Владимировке — был старшим по “22-й”



*М. В. Ульянов и П. М. Лещинский*

машине. Из Москвы, из ЛИИ, летело к нам начальство на Ту-124: заместитель министра А. А. Кобзарев и Д. С. Марков. Я должен был встретить Маркова и доложить ему ситуацию. Самолет зашел на посадку. Раз пошел на второй круг, два, три! Наконец, с четвертого захода сели! Притом сели с сильным “козлом”. Кобзарев по выходе из кабины сказал что-то “нехорошее” командиру самолета Верникову. И Марков сказал мне: “У них что-то неладное с самолетом. Когда заходили на посадку, машина падала на крыло — еле сели. Разберись!” Руководство уехало, я остался с техническим составом на самолете. Экипаж сообщил, что у них что-то с топливом. Довольно скоро мы выяснили, что в одном крыле топливные баки полны, а в другом — пустые. По ходу изучения возможных причин мы поняли, что они пытались устранить небольшую валежку некоторой выработкой топлива из одного из крыльев. Включили эту выработку — и забыли об этом. На большой скорости летчик этого не почувствовал. А когда зашли на посадку, на малой скорости, когда эффективность элеронов упала, машина стала заваливаться на крыло... Разбирались мы без Верникова. Вечером он приехал на аэродром, и я рассказал ему: “Явная ошибка”. Он помрачнел: “Ну, иди, докладывай!” Я ему ответил: “Это не моя специальность. Я вам рассказал, а вы действуйте, как знаете! Не хочу ни вас подставлять, ни самому светиться...” Это была наша единственная встреча. Он был уже на излете. И был крайне неуверен и в своих действиях, и в рассуждениях. Маркову я сказал, что неправильно работала система выработки топлива...» Это к слову.)

Когда летчики стали летать за границу, надо было сдавать экзамены по английскому языку. Веремей прежде изучал только немецкий язык и не знал по-английски ни слова. Пройдя специализированные двухмесячные курсы, летчик сдал экзамены на «отлично»: он, как мало кто другой, умел вгрызаться в то дело, которое было для него важным.

Вадим Михайлович Разумихин вспоминал о том, как КБ Туполева несколько лет назад, когда Борис Иванович уже не летал, занималось аэрокосмической темой «Штиль». Эта разработка, которой руководил главный конструктор Валентин Иванович Близнюк, была в каком-то смысле продолжением более известной темы «Бурлак». Ракета по теме «Бурлак» еще только разрабатывалась, а по теме «Штиль» планировалось использовать готовое изделие — большую ракету с подводной лодки. Тема очень интересная, и некоторые туполеовцы и сейчас считают, что именно за ней — большое будущее. По проекту, самолет Ту-160 должен был разгоняться на форсаже всех четырех двигателей, потом на большой высоте ракета, подвешенная под фюзеляжем «160-й», отделялась бы и запускалась. «Мы моделировали движение самолета и ракеты, — рассказывал Разумихин. — Было такое опасение, что у самолета и ракеты могут пересечься траектории. Надо было самолету как-то уходить от столкновения, но как? Спросили об этом Бориса Ивановича: “Что ты предложишь?” Он, с ходу вникнув в эту ситуацию, сказал: “Надо немедленно, тут же валить самолет в крен и уходить как можно дальше!” Радиус-то

огромный на такой скорости. Поэтому уйти в сторону очень сложно. Мы моделировали этот маневр после этого полгода, и мы были ему очень благодарны. Оказалось, что только таким образом и можно было надежно решить проблему. Его летное чутье было поразительным. Он чувствовал и понимал самолет, как мало кто другой...»

Этот рассказ дополнил Валентин Иванович Близнюк: «Борис Иванович приходил к нам, когда его от летной работы уже отстранили. Там были какие-то интриги, хотя ему, конечно, можно было еще летать, он готов был! Но работы на базе было уже мало: конкуренция! Кому-то он мешал. “Семидесятка” не летала...»

О том же говорила мне инженер Майя Исааковна Лейтес: «Борис Иванович Веремей — это моя сердечная боль. Ведь его выкинули из летных испытаний, с работы, когда он вполне мог работать. Наступила ужасная пора... С Борисом Ивановичем мы проработали два года на стенде машины Ту-160. То, что первый вылет его экипажа на опытной машине был выполнен безупречно, — следствие плодотворной работы на этом стенде. Наши стендовые испытания были тихим ужасом: то одно не работает, то другое... Другие летчики в таких ситуациях говорили обычно: “Когда у тебя начнет получаться, когда наладится — тогда и позовешь!” Борис Иванович и в будни, и в выходные, приходя на стенд, терпеливо ждал. Никакой обиды, никакого раздражения! Он готов был ждать сколько угодно — лишь бы “полетать” хотя бы полчаса. Многие ломалось, многое отказывало на нашем стенде, но многое удалось сделать и довести. Машина Ту-160 была необычной, насыщенной — соответственно стенд был не только весьма сложным, но и исключительно полезным. Во многом благодаря долготерпению Веремея, его уважению к нашей работе и участию в ней стенд был доведен. Летные испытания самолета, замечательно проведенные Борисом Ивановичем, показали, что он прекрасно чувствовал машину. Каждое задание он прорабатывал с чрезвычайной тщательностью. Готовился он к полетам с такой же ответственностью, как и к разборам полетов. История “семидесятки” — это история Веремея, он по ней сделал очень много...»

Сама его жизнь была испытанием. Из его группы в Школе летчиков-испытателей живым остался один человек — Владимир Гаврилович Гордиенко. Остальные либо погибли, либо умерли — относительно молодыми. Через испытания и потери Бориса Ивановича прошла и Инна Андреевна. «К этому невозможно было привыкнуть, — делилась она. — Каждый день что-то ждать. Я боялась телефонных звонков, особенно ночных...»

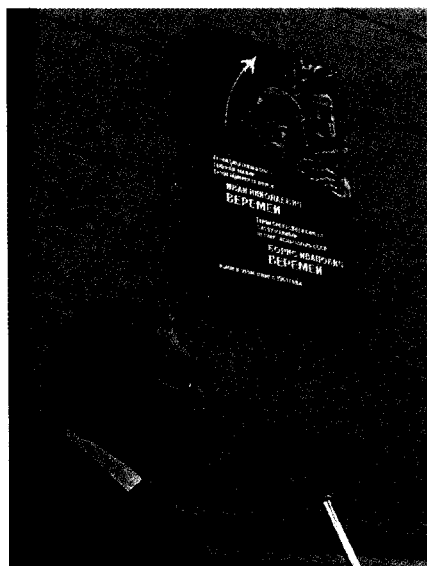
Крылатая фраза: «50 лет в строю» на удивление истинно отражала жизнь Бориса Ивановича. В этой жизни испытания ждали его не только в небе, но и на земле. Не последнее из них — многочисленные медицинские комиссии. Летчик не мог позволить себе заболеть. За свое здоровье он боролся как никто. Он прошел самую строгую медицинскую комиссию при отборе в космонавты. Было и такое в его воинской части. Но не прошел по одному пункту: по росту — был слишком высок.

Когда печальная весть о смерти Бориса Ивановича дошла до его старого боевого товарища полковника Дубкова, он написал письмо Инне Андреевне, в котором есть и такие строки: «Всегда было преклонение перед натурой этого богатыря и его профессией. Храню вырезки из газет и журналов о его подвигах. Испытываю гордость за знакомство с этим необыкновенным человеком. Он прожил интересно и достойно. Впереди — тоска и болезни...»

Болезнь вошла в дом Веремеев «без стука». В совсем недавнем дружеском посвящении говорилось:

В шестьдесят наш Боря годен  
И к сверхзвуку, и к погоде  
Ниже минимума вдвое,  
Что ж желать нам боле Боре?

«Началось с болей в позвоночнике, — говорила Инна Андреевна. — Судя по всему, когда они падали со Львовым, тогда уже Борис получил опасное повреждение... Но вполне возможно, что сказалось и постоянное облучение от локаторов. Он пролежал в больнице на обследовании 14 дней. И после этого я сказала, что ни в какую больницу больше его не отдам ни под каким видом. Все мне говорили: “Да ты что? Загнешься!” “Ничего страшного, загнемся вместе!” — отвечала я.



*В. Т. Климов выступает на открытии  
мемориальной доски памяти  
И. Н. и Б. И. Веремеев*

Борис был парализован, он не мог самостоятельно двигаться. У него работала только правая рука — и он каждый день брился. Я его поднимала и переворачивала. Больше всего боялась, что не выдержит мой позвоночник. Ведь помочь ему могла только я. Боря был человеком стеснительным. Когда он был полон сил и здоровья в душ, в бассейне, в отличие от остальной публики, он ходил в плавках...

Спать я последние два месяца практически не спала — сидела рядом. К середине ночи ему всегда было плохо — он начинал задыхаться. Поражены были и легкие. Были сильные боли, но

он терпел и никогда не жаловался. Приходили Света, Володя, внуки. Он им улыбался, успокаивая, что все будет хорошо...

Один из сотрудников — не недруг, но и не доброжелатель Бориса Ивановича — позвонил ему однажды поздним вечером, почти ночью. Инна

Андреевна возмутилась совершенно несвоевременному звонку — товарищу вдруг захотелось узнать: «Как Борис Иванович?» Муж уходил из жизни в муках, которые выносил стоически, бессловесно, и оставалось ему жить... неделю... Наверное, звонок был чистосердечным. Но до чего же запоздалым...

Вспоминается известная история. У писателя Н. А. Полевого (и не у него одного) непримиримым врагом при жизни был печально известный Фаддей Булгарин. Когда хоронили писателя, Булгарин пытался понести гроб. Каратыгин отстранил Булгарина, бросив ему: «Мало ты его поносил при жизни!...»

Борис Иванович был человеком дела. Он потому и умер-то, что дело ушло. Говорят, что Героя нашего времени нет. Но это и был самый настоящий Герой!

Словно о нем писал А. С. Пушкин в своем посвящении Н. Н. Раевскому «Кавказского пленника»:

... В объятиях покоя  
Едва, едва расцвел и вслед отца-героя  
В поля кровавые, под тучи вражьих стрел,  
Младенец избранный, ты гордо полетел.  
Отечество тебя ласкало с умилением,  
Как жертву милую, как верный свет надежд.



*Стратегический бомбардировщик Ту-160*

# Притяжение ревущего зверя

Мы уже не раз (в связи с Борисовым и Веремеем) вспоминали писателя А. А. Мистакиди (он печатался, кстати сказать, под фамилией матери — Бахвалов). Он сумел выразить в своей книге одинаковое восхищение и могуществом рукотворного огнедышащего дракона-самолета, и силой человека, который держит его за узды... Главное (и неприемлемое для меня) открытие, которое он сделал в своей книге, состояло в том, что такое восхищение возможно передать лишь в художественном произведении, в выдуманных образах укротителей, ласкающих жестокого зверя, но не в документальном произведении. Однажды мы заговорили о писателе с Э. В. Еляном, он сказал тогда: «Мистакиди взялся за тяжелое дело, но, по-моему, справился с поставленной задачей...»

— А ты в его книге есть в каком-нибудь виде?

— Не знаю.

— Борисов Василий Петрович был уверен, что он там один из главных героев...

— Не могу тебе ничего сказать. Это секрет автора, и он ничего мне об этом не говорил.

— Инна Андреевна Веремей уверена, что там есть она и Борис Иванович...

— Может быть. Не ишу я там себя и других. Это же художественное произведение. Это собирательные образы... Саша Мистакиди работал на базе. Он был мастером по газовому оборудованию, с заправкой систем самолета газами; наземник, одним словом. С молодости он стремился к писательскому труду. Даже поступал, по-моему, в Литературный институт... Что нас связывало, так это любовь к охоте. Мы с ним ездили на охоту не один раз — весной и осенью.

— Так ты еще и охотник? Заядлый?

— Очень!... У Саши милейшая семья. Сам он из Алупки. Сошлись мы на почве охоты. У меня была машина, а у него нет. Ездили на охоту, сблизились. У нас было много общего по духу. Он интеллигентный парень, эрудит. В Томилине живет в маленькой однокомнатной квартирке, много помогает дочери, которая живет в Жуковском. Парень, заикленный на литературе. У него интеллигентная супруга, которая в ЦАГИ все время работала, по-моему, машинисткой...

Когда в 1944 году юного Сашу Мистакиди призвали в армию, он написал слезное письмо командующему Приволжским военным округом генералу М. С. Хозину с просьбой направить его в летную школу. Хозин определил его в Борисоглебское летное училище. Но подоспел приказ И. В. Сталина, предписывавший всех художественно одаренных новобранцев посылать в музыкальные отряды. В учебном полку Мистакиди активно занимался в самодеятельности, его и отправили вместо летного училища — в музыкальное. Служил он затем в Приволжье и за границей, а в авиацию попал уже после того, как военная служба окончилась. Как несостоявшегося летчика его продолжала тянуть авиация — так он пришел на аэродром, на туполевскую базу. Помогли в этом и случайные обстоятельства. Начальником туполевской летной базы был тогда Павел Осипович Сухой, а заместителем у него работал Евгений Алексеевич Иванов, сменивший впоследствии его на посту генерального конструктора знаменитого ОКБ. С Ивановым Мистакиди был в большой дружбе. После демобилизации молодой человек собирался поступать в Литературный институт, а Иванов настоял на том, чтобы тот стал у него старшим мастером на базе и занялся новым, нужным делом: заправкой испытываемых самолетов и ракет всякого рода газами: кислородом, аммиаком, азотом... Свою необычную специальность Александр Мистакиди освоил самообразованием...

Было еще одно важное обстоятельство, способствовавшее тому, что инженер стал своим человеком среди летчиков. Охотник, страстный, давний и опытный, Александр Александрович рассказывал: «Ко мне всякий раз прилипали все летчики: возьми меня с собой! Вот я и возил их на их машинах на охоту — кругом! Почти у всех у них появились охотничьи ружья. Очень увлекся этим Елян — это жизнерадостный и очень активный человек...»

Прекрасный знаток охоты, ружей, Мистакиди бросил Литературный институт, но написал несколько книг. В год гибели Козлова на Ту-144 он ушел с фирмы и стал заниматься только литературным трудом. Вторая его книга называется «Время лгать и праздновать». Третья книга — «Последний полет» издана в журнальном варианте.

Родился он в 1926 году на Южном берегу Крыма. Его предки по материнской линии происходили из села Лебяжьего Орловской губернии. Они были связаны с хозяевами всех хрустальных заводов России — знаменитыми Мальцовыми. Его бабушка и дед были рабочими в крымских имениях Мальцовых, а отца своего он не знал. Так что фамилия его была, как он говорил, случайной, и ничего греческого в его происхождении не было...

Как летчиком Мистакиди особенно восхищался испытателем ЛИИ Амет-ханом Султаном: «Мы оба из Крыма: он — из Алупки, а я — из Симеиза. Я с ним бывал кругом, в частности при его встречах с земляками. Амет-хан был гениальным летчиком. Я наблюдал, как он садился на своей “ракете” на эту самую ясеневую лыжу. Это было необыкновенное зре-



лице: падает машина с чертовой высоты, у самого края полосы выравнивается полет, и машина приземляется. К нему устремляются наблюдавшие полет. Он еще не отошел от возбуждения и шутливо говорит: “У вас нет сметы, а у машины нет крыла... Летать не буду...”

Когда Амет-хан погиб, я спросил, что думают о нем разные летчики, в том числе А. А. Щербаков. Он сказал: “Я здесь проработал много лет. Более благородного человека не видел!” И это при том, что Щербаков — человек независимый, строгий, интеллигент, трезвенник, а Амет-хан многое мог себе позволить.



*Сидят: И. К. Ведерников, Н. И. Горяйнов, В. И. Севостьянов, В. С. Паспортников, М. А. Жила, А. П. Якимов, П. Н. Руднев, С. Т. Агапов*

*Стоят: В. В. Колосов, Л. Г. Гладун, Ю. А. Зевакин, К. А. Щербаков, Л. В. Гусев, Ю. П. Царев, Н. А. Калинин, Е. П. Заверняев, В. А. Севаньяев, Б. И. Веремей, С. Д. Сиранчук, М. В. Козлов, А. А. Мистакиди, Н. Е. Кульчицкий, В. С. Пирожков*

Вы знаете, как он закончил войну? Совсем незадолго до ее окончания он сбил в районе берлинского аэродрома Темпельхоф попавшийся “под руку” “Фокке-Вульф 190”. Летчик этого самолета выпрыгнул с парашютом и попал в плен к нашим артиллеристам. Как оказалось, это был немецкий полковник русского происхождения — из старых эмигрантов. С самим Амет-ханом говорить о таких вещах было бесполезно — он избегал такие разговоры, хотя со мной был откровенен. Об этой истории я узнал от инженера полка, в котором Амет-хан воевал. Он был свидетелем этой истории и рассказал, что этого летчика расстреляли почти сразу

после пленения, после того как он настойчиво и с надеждой стал повторять, что он — русский...»

Не уверен, что Мистакиди это знал, но его товарищ Э. В. Елян был дублером Амет-хана Султана в испытаниях предварительного варианта уникального самолета Р-020 П. В. Цыбина, рассчитанного на полет с почти трехкратной скоростью звука. Правда, летать ему не довелось и не довелось даже сделать на нем пробежки. Елян говорил: «Машина действительно была уникальной. Но я только сидел в ее кабине. Меня направили на работу по заглоханию двигателей самолетов МиГ-17-бис и МиГ-19 во Владимировку — я был там. Просидел тогда во Владимировке долго...»

Отвечая на мой естественный вопрос о прообразах героев его книги, Александр Александрович говорил: «В книге нет людей, которых можно найти в жизни. Я взял типическое от всех: и от озорных, и от серьезных, размышляющих. Но нет — узнаваемых прямо. А знал я их всех очень хорошо.

— Вася Борисов говорил мне, что у него на базе была необыкновенной красоты девушка в экипаже пассажирского самолета, техник с базы, которая потом стала благодаря своей красоте лицом “Аэрофлота”. Он говорил, что эта тайная, долгая и не безоблачная любовь нашла отражение в Вашей книге.

— У Васи Борисова было столько красавиц! Но, когда писал книгу, я о нем никак не думал.

— А у Веремея есть в книге аналог?

— Борис был прекрасным человеком, но никакого прямого отношения к книжке он не имеет. Веремей мне очень нравился. Он был сыном генерала, но с отцом почему-то не дружил, не знаю уж почему. Семья Бориса жила в комнатке, которая выходила прямо на пыльную, дымную, шумную улицу. Я поразился, побывав у него, условиям его жизни. При всей своей статной, рослой фигуре, при всей разумности он был каким-то нерешительным. При отце-генерале. Не пойму, как он мог так жить...

Я знал всех летчиков Туполева — всех до одного. Взять того же Ковалева. Он страшно боялся летать. Когда заправлял его самолет, я был свидетелем поистине ужасного зрелища; он просил механика: ну, сделай что-нибудь, чтобы я не полетел сегодня, у меня нет настроения. Всех знал и восхищаться ими никак не мог, потому что знал о многих слабостях.

Нюхтиков имел свой апломб. Внешне, по поведению своему, по отношению к людям он был интеллигентом старой закваски. Выдержанный, строгий, лишнего никогда не говорил. Летал прекрасно. С ним как-то неудобно было говорить о пустяках, ругаться.

Сухомлин был в числе тех, кто во главе с Галлаем подписал письмо в разные инстанции с руганью рукописи моей книги. Я тогда печатался во многих газетах и был единственным человеком, который мог сказать о них правду. Инициатором письма был Галлай, а кроме Сухомлина его подписали также Ведерников, Кантор, Бендеров, кстати, он потом очень за это извинялся.

Чудо-человек Константин Александрович Щербаков, бортрадиист. Это человечище. Само благородство. Вот их рядом надо ставить: Костю и Амет-хана. Он впервые и единственный спасся — выскочил на сверхзвук с самолета и остался жив. Как он себя вел, как он жил! Об обоих можно говорить с одинаковым уважением...

— Майоров тоже, кажется, из этого ряда?

— Ну, как Вам сказать... Кстати, я убежден, что он — сын Капрэляна, это его копия... Коля этого не подозревал, но когда я ему это сказал, впервые увидев Капрэляна, то Коля возразил: “Ну, что ты, он был другом нашей семьи, мне мать о нем рассказывала...” Коля — прекрасный парень, но сильно выпивал... У туполеовцев, по-моему, все поддавали. После каждого вылета всегда был выпивон. Напивались всегда и разъезжались пьяные — всегда. Я помню, как Амет-хан из Люберец ехал задом-наперед. А как Анохина посадили в шкаф, Вы не слышали? После пьянки его спрашивают: “Ты знаешь, что ты вчера натворил? Ты же прибил милиционера до смерти!” — “Как, где, когда?” — “Вот там-то! Ой-ой, уже идут! Прячься! Мы скажем, что ты улетел в командировку!” Быстро прятали его в шкаф и запирали. Это близкий друг Анохина “заботился” о нем...

Особый человек — Николай Николаевич Харитонов. Он, кстати, никогда не пьянел. Его во время войны сбили в районе Мценска, и он долго бродил с приключениями, пока не нашел пристанище у старой женщины, которая спрятала его от немцев. Когда пришли наши, пьяный старшина чуть не расстрелял его. Затем его забрали органы и долго держали у себя, пока не выяснили, что никакого контакта с немцами у него не было. После этого его снова вернули в авиацию. Войну он кончил командиром полка, Героем Советского Союза. Я знаю, что его рейд в Финляндию закончился разгромом тайного аэродрома в финских лесах. Это случилось примерно в 1944 году. Это история для кино! Долго не могли найти аэродром, с которого взлетали самолеты, которые бомбили Ленинград. Немцев били уже в Кенигсберге, и не могли понять, откуда они прилетали на бомбардировки. Так вот, это Харитонов обнаружил, что в Финляндии был сооружен искусственный лес, закрывавший аэродром. Когда самолеты возвращались с задания, «лес» раздвигался на лыжах, и появлялась освещенная полоса. Самолеты заходили, садились, свет гас, и деревья сдвигались. Однажды Харитонов в одиночку полетел на разведку и обнаружил армаду вражеских самолетов, возвращавшуюся после бомбежки Ленинграда. Он пристроился в хвост к этим самолетам, летевшим без огней и не ожидавшим, что сзади — несвой. Он засек расположение аэродрома, который по его наводке и был разбит, — вот тогда ему дали Героя. Это был чудесный человек. Очень сдержанный. После бериевских мытарств в нем что-то “сомкнулось”. Он прекрасно летал в боевом полку, прекрасно испытывал. Никогда не связывался с пьянью, не участвовал ни в каких скандалах, интригах. Это был человек военный во всех отношениях. Главное, он был очень замкнутый. Пожалуй, о том, как его чуть

не расстреляли, он рассказал одному мне. Это человек старой, сталинской организации, собранный, не позволявший себе ни расслабиться, ни струсить... Кремень-человек. Замечательный, отличный от всех. Были художественные натуры всяческие, и пьяницы, и интриганы, и предатели. Были и не интриганы, и не пьяницы, но этот человек был отличен от всех. Он мог сделать все. Из таких состоит хорошая армия. Кстати, и был улыбчивым. Любил крепкое рукопожатие.

Отличный парень — Козлов. Отличный питерский парень. Вот он не был способен ни на какую подлость. Простодушная, откровенная натура. Он летал вторым у Еяна на “144-й”. Он никогда не сказал о Еяне ни одного худого слова, никогда! И Еян о нем ничего плохого не говорил. Тоже никогда. Это характер — Миша Козлов!

Среди туполевских летчиков были люди совершенно разного душевного, интеллектуального склада. Еян, казалось бы, был не самым заметным у Туполева. Но я помню, как он занимался, как он готовился к испытаниям “144-й”, когда самолет был еще в стапеле, сколь он был активен во всякого рода комиссиях: и по аэродинамике, и по автоматике, и по конструкции. Этот человек был готов к работе на “144-й” на сто процентов, и это видел Туполев. Первый испытательный полет Еяна был идеален по всем параметрам: по взлету, по посадке. А самолет-то был совершенно незнакомый!

— Есть люди, которые Еяна называют гением, но есть и такие, которые называют его подонком.

— Вы знаете почему? Еяна поставили командовать летной службой после гибели Козлова. Летчики очень похожи на актеров. Это те же самая зависть, соперничество, непризнание заслуг ближнего. Бессонов по пьянке чуть не откусил нос одному из героев — Горяйнову. Не верьте никому, кто будет говорить друг о друге. Судите не по тому, что они скажут, а по тому, что они сделали. Борисов был как актер. Он готов был целый день позировать вам для фотографий. Он был хорошим летчиком, но он был позером, обыкновенным позером. И, когда поставили Еяна командовать всей этой летной службой, все были страшно недовольны. Прежде всего вспомнили отца Еяна! А ведь я знал всех их, кто, чем там дышал, что думал, кто как пробивался на хорошую (то есть денежную) работу. Я знал летчиков, летавших на серийных самолетах, по пустяшным программам всю жизнь, а чувствовали себя они наравне с Амет-ханом. Это труппа актеров, это скорпионы в банке. Если говорить правду о них как о людях, лучше не говорить. Надо говорить о них как о работниках. Возьмите — Галлай! Это пройдоха, каких мало! Когда Еян стал командовать, все летчики посчитали, что они оскорблены, что у всех было такое право. Якимов, что был до него, был уже пожилым человеком, с манерами и повадками партийного руководителя. Против него не очень-то вякали — это был солидный человек. Хотя я с ним ездил на охоту — такой же притяжимистый, как и прочие. С Еяном считаться перестали, и

все ополчились на него. Он, попав в трудное положение, продал машину, и начались письма во все адреса: спекулянт! Разве эти люди скажут вам правду о нем?! Елян зря пошел в начальники. Человек деятельный, он стал притеснять лентяев, пьяниц (а пьяниц там было предостаточно)... Вот мой друг Сережа Агапов. Это, во-первых, математик прекрасный, удивительная голова, умница. Во-вторых, отличный летчик. Его-то, как раз, деятельность Еяна не задела. А вот людей, пошибом помельче, Елян задел. Но людей маленьких не надо обижать ни в коем случае, это страшно ядовитая публика. Ты лучше поругайся с сильным человеком, чем с маленьким. Фирсов — прямой пример этому. Если Агапов и ругает Еяна, то не за мелочь какую-нибудь. Елян, конечно же, к кому-то был несправедлив. Не бывает так, чтобы человек начинал командовать и вдруг стал все делать идеально. Нельзя всем угодить, всем помочь, всем дать хорошую работу. Не бывает в этой банке пауков согласия, и никогда не будет. Весь театр пронизан склоками и подлостью, низкой подлостью. Ведь у летчиков, как и у артистов, есть работа особая, и денежная, и почетная. За нее дрались...

Молчанов летал в аэроклубе! Когда нет школы военной, это очень много значит! Нельзя на такую тяжелую работу, как летные испытания, приходиться с легким воспитанием. Когда нет настоящей военной летной школы, в такой работе можно нахлебаться всего! Валеру все любили. Он был свой, немудреный человек, свой! Но он не успел стать летчиком.

Сухов у меня в памяти как-то не отложился...

Прерву на короткое время А. А. Мистакиди, «обидевшись» за товарища Сухова, и приведу слова о нем С. Т. Агапова: «Сухов очень мне нравился. Это очень порядочный, вежливый, культурный человек и летчик — сильнейший! Дали ему сделать заправку на “45-й” — сделал ее отлично и без лишних слов. Человек!»

Разговор с Александром Александровичем, что называется, запал мне в душу, потому что сам я видел приземленность многих летчиков, даже грязь в их отношениях, но понимал вместе с тем, что некого поставить рядом с ними в том отношении, что именно они стоят на самом последнем, самом опасном рубеже трудной борьбы тысяч специалистов за создание самой сложной и важной машины XX века. Уже за одно это необходимо поклониться им.

«Но все-таки Вы написали о летчиках возвышенно? — спросил я Александра Александровича.

— А как Вы хотели: человек хоть и пьяница, но летает около смерти, что же о нем плохо писать?!

— Я понимаю, где же найти опору для возвышенного тона. Что Вами двигало?

— Я как-то писал о туповатом в жизни летчике, у которого осмысленное выражение лица появлялось, когда он смотрел на приборную доску. Лицо его оживало. Становилось разумным, понимающим. А в обыден-

ной жизни он порол редкостную чепуху. Все-таки это люди особой профессии. Я никогда не забуду лицо Еяна в окне "144-й" после того, как он подрулил к встречавшим после первого полета. Такого никто не пережил, кроме него! Не считая тех немногих, кто делал такие же работы. Вот что достойно описания.

Если бы Горяйнов не спился, он был бы великим. Я его сам вместе с Бендеровым возил в институт Сербского. Он пробыл там месяца два. Вернулся через полгода — все началось по новой. Оттого он и умер.

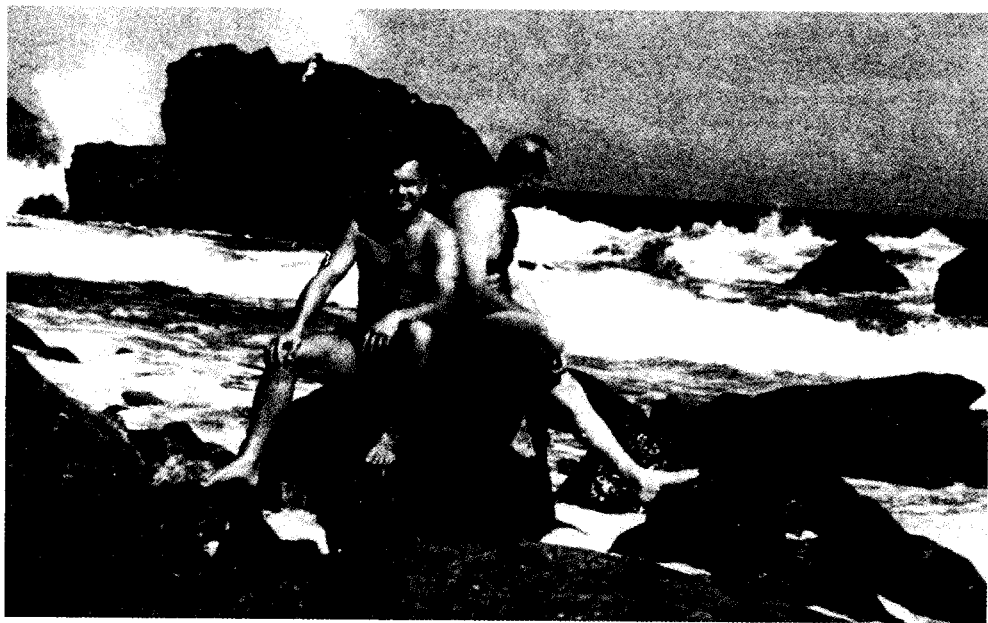
Вася Борисов не был пьяницей, но он был настоящим бабником. Чванливым! С ним говорить и спорить — ни о чем — было нельзя! Последнее слово в любом споре было за ним. Бесспорно, он был хорошим летчиком! Но если его выставить рядом с его работами, он как человек будет выглядеть жалко. То же — с Бессоновым. Что вы напишете о Горюнове? То, что он когда-то крепко выпивал? Интересы — никакого! Опыта для кого-то — никакого! Значит, надо говорить либо только о работе, либо придумывать вымышленные истории. Если вы вздумаете написать о подлинной атмосфере жизни туполевской (или иной) базы, будет жуткая картина. Во-первых, вас избыбуют, изругают. Нет! Лучше писать романы!..»

Любое мнение, даже мнение такого опытного писателя, как А. А. Мистакиди, спорно. Знаменитый французский романист Морис Дрюон на склоне лет говорил: «Я больше не пишу романов, ведь они подменяют действительность не только для читателя, но и для писателя». Эта мысль мне гораздо ближе. Но ясно, что вымысел всегда будет пользоваться спросом. И мера его определяется талантом и вкусом писателя. Наверное, наибольшие шансы написать хорошие книги о летчиках-испытателях имеют они сами. Об этом я говорил, призывая начать это делать, с некоторыми из них — и не без успеха. Я понимал, что достойно, «ни убавив, ни прибавив», написать о себе крайне сложно даже великому человеку... На это Елян сказал: «Это даже невозможно! Говорят, что Валерий Меницкий — написал и несправедливо задел многих!.. Я же при конфликте был на фирме Микояна — это все при мне было. Ко мне обратился Г. А. Седов: "Эдуард Ваганович, я вас очень прошу, поговорите с Квочуром!" Толя был не прав. Толя повел там себя в коллективе примерно так же, как Бессонов. Его пытались урезонить. Кроме Седова, о том же просил меня Михаил Романович Вальденберг. Я с Толей говорил, я его очень уважаю. Я ему помогал по морской тематике. Он, кстати, чуть не погиб в морском взлете на корабле — в силу просто характера своего такого. Он — пилотажник классный совершенно. Наверное, ему здесь нет равных. А как летчик-испытатель он оказался слабоват. Его направленность в работе не соответствует тому, что надо для испытаний. Вот Саша Щербаков больше подходит для этого дела, но пилотажник он — никакой! Квочур пришел с завода — через Федотова, и какая-то школа у него была... Он начал будоражить коллектив. Чувствовал, что у него не получается с испытаниями. Так я с ним пытался поговорить. Ссылался на свой опыт, на свою возможность, не летая, увидеть их обстановку со стороны. Ты знаешь, он

не воспринимал то, что я ему говорил. Он не воспринимал никакую информацию, говорил, что это все неправда, наговоры, что они еще узнают, кто он, что они пожалеют об этом. И мало того, находясь на фирме Микояна, он стал открыто поносить самолеты Микояна, тот же МиГ-29, восхваляя Су-27. Он сунулся к Пугачеву, а тот его не взял. Я слышал, как он говорил ребятам, что Пугачев его забирает. Но не забрал.

Ну, что сказать? Это неординарный человек, который не вписывается в общую колею. Вот он такой! Значит, его надо таким воспринимать, а не забивать, как всякий высовывающийся гвоздик. Зря его из ЛИИ выгоняли. У Толи большой запас пилотажных способностей, которые для ЛИИ очень нужны. Зачем же его выживать?!

Прерву Эдуарда Вагановича. 6 апреля 2006 года мы с Э. В. Еляном и С. П. Авакимовым, возвращались с поминок скоропостижно скончавшегося Сергея Тимофеевича Агапова. Елян был за рулем своего «форда», на котором накануне «пролетел» полторы тысячи километров из Ростова, чтобы проститься с другом. Вдруг мы увидели Анатолия Квочура, выходящего из своей машины, стоявшей у обочины дороги. Летчики по-братски обнялись, расцеловались, немного поговорили, вспомнили Сережу Агапова и былое. Анатолий Николаевич, только что назначенный заместителем начальника ЛИИ, попросил у Еяна разрешения сделать ему небольшой подарок. Он тут же принес из салона своей машины большую роскошную фотографию Су-27 и несколько видеокассет. На фотографии он тут же сделал подпись: «Эдуарду Вагановичу Еляну — с глубоким уважением и благодарностью. А. Квочур»...



*Э. В. Елян и А. В. Федотов на море после воздушного парада 1961 г.*



*«Могучая кучка»: А. Р. Бонин, И. Ф. Незваль, С. М. Егер, Л. М. Роднянский, А. А. Туполев, А. Н. Туполев, Н. И. Базенков, К. В. Минкнер, Д. С. Марков*

Елян продолжал: «Ромка Таскаев — прекрасный парень. Чудесный был человек — Авиард Фастовец.

С Сашей Федотовым я не летал. Плотно общался лишь раз. После парада нам дали путевку на море — мы там ныряли, и оба боялись этой воды. Жили в одном домике, и вспоминаю его как компанейского парня. Потом раза два встречались в ресторане «Узбекистан». Про него мне однажды Меницкий говорил, что Саша как-то зажимал его, не давал ходу...

Петя Остапенко напоминает нашего Сережу Агапова: добродушный, честный, порядочный, откровенный. Он, по-моему, сам по себе — глыба! Борю Орлова я плохо знал. Правда, пытался помочь сыну его — устроиться к Федорову врачом. Я возил его к Святославу Николаевичу. Свел с ним Борю и не знаю, чем все кончилось, стал ли его сын хирургом в знаменитой клинике...

Нет, написать о себе так, чтобы это было честно, поучительно и интересно... почти невозможно...»

М. В. Ульянов рассказывал мне такую историю в связи с Мистакиди. На ракете Х-22 есть отсек, в котором располагается головка наведения. Там выделяется много тепла, отсек нагревается также от скоростного напора, и его надо охлаждать, чтобы не перегревался мощный радиолокатор. Использовалась там спиртовая система охлаждения: аммиак заправлялся в баллон литров на сорок, через который прокачивался для охлаждения спирт. Он использовался для охлаждения не только технических отсеков ракеты, но и ее боевой части. Ночью перед полетом, предстоявшим поутру, выяснилось, что кончился азот, предназначенный для выдавливания аммиака в систему самолета. Мистакиди как раз заведовал этим хозяйством — «газами». Он предложил использовать вместо азота





*Пресс-конференция туполевцев и их партнеров на авиасалоне в Жуковском, 2005 год:  
О. Ю. Алашеев, В. И. Солозобов (2-й и 3-й слева), А. И. Журавлев (справа)*

углекислоту. Так и сделали, и, казалось, вполне удачно. Но слетали, вернулись, Коля Толмачев вылезает и говорит: «У меня все время горела лампочка “перегрев” отсека, и я выключил головку ракеты». Благо, пускать ракету не надо было. Стали разбираться, в чем дело. Ракетчики сняли с головки полистироловый обтекатель и обнаружили явные следы сильного перегрева. Оказалось, что система охлаждения не работала, и виной всему какая-то труха (как выяснилось, от той самой «углекислоты»), которая забила все трассы системы, трубы, дозаторы каким-то углекислым аммонием... Мистакиди потом оправдывался: «Не знал...»

«С Елянм они дружили как охотники, — говорил Ульянов. — Мистакиди очень трепетно относился к автомобилю. Своего у него не было, и Елян всегда доверял ему руль. Елян мог таким образом поохотиться по полной программе, а Мистакиди был при штурвале и на “чистке оружия”. Они были приятелями. Это рассудительный человек, может говорить на многие темы, но не глубоко...»

Не скрою, реальные летчики мне интереснее, чем придуманные, даже если они не лишены каких-то отдельных недостатков, более того — пороков. Ведь это люди долга, люди, достойные нашего уважения уже за сам выбор уникальной (по сложности и важности) профессии, за редкое сочетание высших качеств: смелости, ума, силы, ловкости, гражданской ответственности... С кого, как не с них, живых или живших, делать жизнь молодым... Надо только видеть, ценить и помнить доброе...

# Севаньякаев, Мелешко, Матвеев

Один из моих институтских друзей, крупный специалист в области баллистики и управления космическими объектами, один из руководителей Центра управления полетами — ЦУПа в Королеве Николай Михайлович Иванов рассказывал, что был поражен тем, как по-разному об одних и тех же событиях относительно недавней космической истории рассказывали прямые участники событий, работавшие рука об руку, рядом.

Удивительное совпадение: совершенно независимо от этого наблюдения Н. М. Иванова другой наш общий институтский товарищ, тоже специалист в области ракетной техники Г. А. Данилов рассказывал пятью минутами позже, что его дочь писала диссертацию в области... психологии истории. Я, к стыду своему, и не знал о существовании такой науки, хотя, в сущности, «копал рядом».

Встретились мы по совершенно печальному поводу: провожали в последний путь Павла Пантелеймоновича Бузаева, еще одного выходца из нашей замечательной группы С-22 в МАИ. Он сделал чрезвычайно много в оснащении нашего военно-морского флота самой совершенной ракетной техникой. И он многое сделал в разработке концепции воздушного старта ракет. Незадолго до своей кончины, увлекшись историей, он жаловался мне не только на разноречивость суждений, но особенно — на белые пятна в ней. Только на поминках, от других мы узнали, к примеру, что это наш Паша предложил для старта ракеты с самолета Ан-22 использовать предварительный сброс ее на парашюте. Тем самым удавалось помещать относительно большую ракету на самолете довольно компактно, в горизонтальном положении — в отличие от первоначально предложенного вертикального положения, удобного, но уродовавшего эту «связку». Два года спустя эта красивая инженерная идея была реализована американцами, запустившими по такой технологии (из горизонтального положения на самолете-носителе) ракету «Минитмен». Произошло это без естественного для американцев упоминания о русских. Возможно, они и не знали об изысканиях россиян. А сколько исторических событий так и кануло в Лету — потому как уходят, не рассказав многого, участники событий. Сколько событий искажено: то ли по ошибке, то ли по незнанию, то ли по умыслу... И то, и другое, и третье — в психологии человека, в психологии историка...

Чем больше я узнавал о туполеовцах и их машинах, тем больше убеждался в ограниченности своих представлений: важно было каждое мнение. Поражал разброс оценок одних и тех же явлений, машин, личностей... Более или менее объективная картина складывалась лишь из совместного рассмотрения взглядов разных людей. При всем при том каждый из них имел, конечно, свой удельный вес, свою меру доверия, прямо связанную с жизненным и профессиональным опытом этих людей, их характером, их сутью, которые хотелось рассмотреть, но вряд ли удалось увидеть в полной мере...

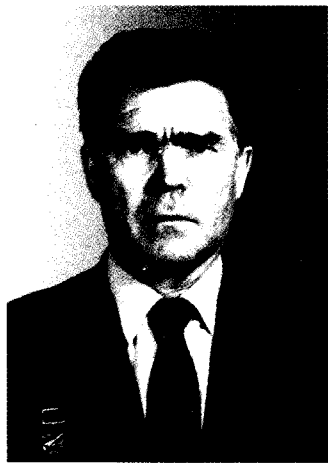
Сибиряк Владимир Андреевич Севанькаев, родившийся в 1935 году в Кемеровской области, связал себя с авиацией, еще будучи школьником. По окончании школы и одновременно аэроклуба он полтора года учился в военно-авиационной школе первоначального обучения летчиков в Павлодаре-на-Иртыше. По собственному желанию пошел после этого в бомбардировщики — в Кировабадское военно-авиационное училище, которое в 1955 году перевели в город Орск Оренбургской области. По окончании учебы в 1956 году Севанькаева оставили в родном училище инструктором. Там он проработал девять лет и выпустил на Ил-28 около пяти десятков боевых летчиков. Там же родилась мечта стать летчиком-испытателем. В 1957 году в первый раз он приехал в Жуковский и постарался увидаться с начальником Школы летчиков-испытателей Иваном Петровичем Полуниным. Полунин по-отечески встретил молодого лейтенанта в парадной форме, но набор в Школу был уже завершен. На следующий год начальником Школы был уже Александр Сергеевич Розанов, а его заместителем — Лев Васильевич Фоменко. И они были внимательны, но все же посоветовали приехать на следующий год. В третий приезд, в 1959 году, — вновь отказ, на этот раз уже «мотивированный»: нужен сверхзвуковой налет! В 1962 году училище перешло на сверхзвуковые Як-28 — была организована экспериментальная группа, и угасшая было надежда вновь затеплилась. Севанькаев вновь поехал в Жуковский. Все было теперь за него, но одно против: 28 лет — старый уже! Руководители Школы предложили столь настойчивому летчику обновить свои документы и вновь прислать их в Школу. Ему и его товарищу по училищу Александру Ивановичу Фирсову необыкновенно повезло: кого-то из отобранных в Школу не отпустил маршал Е. Я. Савицкий, и открылась столь желанная вакансия. Командование училища, конечно же, не хотело отпускать своих лучших инструкторов, но смирилось с потерей. Наконец, в 1965 году, уволившись из армии, друзья поступили в Школу. По окончании ее обоих взяли на туполеовскую фирму.

Начинал Севанькаев с Ту-16: «возил ракеты». Ведущим летчиком по этой системе был М. В. Козлов и «прилепил» к ней название «телогрейка». Ведущим инженером-самолетчиком был В. М. Кулеш, Козлов и его окрестил: «позвоночник!» — от слова звонить. Ведущим специалистом от ракетчиков был И. С. Селезнев — они хорошо подружились с Кулешом на этой работе. Затем Севанькаев отрабатывал автоматические сис-

темы захода на посадку на Ту-134. После этого сосредоточился на Ту-22М («45»), затем на Ту-142, Ту-154, Ту-128, Ту-126 (этот малоизвестный самолет представлял собой «летающий штаб» — типа американского АВАКС и был построен на базе пассажирского гиганта Ту-114). Большую работу Владимир Андреевич выполнил на Ту-144. Летал он также на Ту-204 — словом, на всех машинах, которые проходили испытания на базе.

Одна из самых громких и перспективных работ Севанькаева была связана с испытаниями «водородного» самолета Ту-155 (построенного на базе Ту-154). «155-ю» Севанькаев поднимал первым и выполнил на этом уникальном самолете полную программу испытаний. При этом он скромно считал, что главной в испытаниях Ту-155 была работа инженеров. На борту их было трое: два бортиженера — один по штатным двигателям и другой по экспериментальному (Кремлев и Креулин), а также ведущий инженер В. В. Архипов. В последующих полетах летали молодые помощники: А. К. Щербаков и Кондрашов. Топливный бак стоял в фюзеляже, по управлению самолет для летчика ничем не отличался от исходного — Ту-154. Успех исследований на Ту-155 предопределил продолжение работ в ОКБ Туполева по криогенной тематике в настоящее время — на базе самолетов Ту-204К и Ту-334К.

Высокого мнения о Севанькаеве был С. П. Авакимов. После того как тема Ту-144, к сожалению, бесславно закончилась, Авакимов выполнил весь комплекс испытаний, связанных с весьма важной и востребованной машиной Ту-154М. Тогда М. В. Ульянов, ставший начальником ЛИКа, передал ему бригаду Ту-154. Потом как раз была большая работа по машине Ту-154 под криогенное топливо — с Севанькаевым. «Это, конечно, не Агапов, — говорил о нем Авакимов, — но летчик хороший. Я с ним был дружен. Конечно, знаю разные суждения о нем. Но должен сказать, что каждый из летчиков — это командир! Притом не только в воздухе, но и на земле. Я отношусь к этому как к неизбежному и нормальному. Вот Борисов Василий Петрович — очень непростой человек в обиходе, человек “без ложной скромности”, как он сам про себя прямо говорил, но летчиком — был великим! Когда два командира сталкиваются, что уж тут ждать? К сожалению, среди летчиков желание выяснить, кто из них “самое самое”, почти неизбежно. К этому надо относиться как к данности. Это не должно быть поводом для умаления достоинства каждого...»



*В. А. Севанькаев*

В испытательных полетах Владимира Андреевича Севанькаева было немало памятных событий, связанных с отказами. Однажды у одного из двигателей на «45-й» машине «ушло» масло — двигатель выключили. Но

вскоре загорелся второй двигатель. И его выключили. Пожар потушили, запустили первый двигатель («без масла»), дошли до аэродрома и сели, выключив над полосой и первый двигатель...

В другой раз на той же «45-й» вырвало клин воздухозаборника, и детали его конструкции пролетели сквозь двигатель на выхлоп. Развалило там полсамолета. Затрясло машину так, что сразу стало ясно, что двигатель вышел из строя, — тут же его выключили. Это случилось в 50 км от «точки», при заходе на посадку на свой аэродром. Выпустили шасси, крыло поставили в посадочное положение. Долетели, сели, посмотрели и ахнули: картина была страшная — двигатель этот потом, естественно, выкинули.

На «45-й» же Севанькаев катапультировался 22 октября 1976 года вместе с Кульчицким. Об этой аварии уже говорилось немного. При выполнении дачи по тангажу (угол стреловидности крыла составлял при этом 30°) на приборной скорости 780 км/ч на высоте 6000 м надо было достичь перегрузки 2,5. Кульчицкий поначалу сделал «тренировочную» дачу, без регистрации, а потом приказал оператору приготовиться к записи. «Только он начал дачу, — вспоминал Владимир Андреевич, — перегрузка дошла до двойки, раздался сильный удар! Удар огромной силы! Хлопок! Бирюзово-изумрудная приборная доска оказалась словно размытой от вибраций — ничего не стало видно: темень в глазах! Машина завращалась вокруг трех осей сразу. Мы повалились, посыпались, и Коля говорит: «Придется прыгать!» А тут уже так болтает и трясет, что руки никак не найдут поручней. «Прыгай! Прыгай!» — кричит командир, матерясь. «Коля, я не могу», — ответил я ему: только я убрал руки со штурвала — их раскинуло, не могу поставить их на поручни. А он продолжил: «Я сам не могу...» Наконец, штурман «ушел». Потом я как-то сумел руки поставить на поручни. Мы шли уже в отвесном пикировании к земле, со скоростью около 1000 км/ч, стабилизировалось вращение, и я наконец покинул машину. Катапультировались также штурман Еременко и оператор Горсткин, а потом Кульчицкий. Это произошло за Егорьевском. По непонятной причине отломилась поворотная часть левого крыла, она срубила киль, и более чем стотонная махина закрутилась, стремительно приближаясь к земле. Почему крыло отвалилось, осталось невыясненным. Сохранились записи всего полета вплоть до удара самолета о землю...»

Естественно, когда произошло разрушение, летчики убрали газ, ноги они поставили на подножки катапультного кресла. Но нормальные перегрузки менялись от +5 до -4, немалыми были и боковые перегрузки. Так что очень непросто было ввести в действие катапульту.. У Николая Евгеньевича Кульчицкого тогда произошел компрессионный перелом позвоночника, как и у Игоря Николаевича Горсткина. Анатолий Васильевич Еременко отделался ушибами, которые мучают его до сих пор, а у Владимира Андреевича Севанькаева случился «порыв плеча». Об этом, так же как о вполне установленной, усталостной природе разрушения крыла, мы уже немного говорили ранее.

Однажды на той же «45-й» все могло закончиться еще хуже. Севанькаев с Павловым летали на мерной базе в Жуковском. Вечерело, они закончили задание и зашли на посадку со стороны Раменского. Севанькаев вдруг, словно что-то подсказывало ему поторопиться, неожиданно быстро-быстро с третьего разворота пошел на посадку. Второй летчик Павлов, как вспоминал Владимир Андреевич, удивился: «Ты что так торопишься?» «Да что тянуть-то? — ответил командир. — Все уже ушли с работы. Темно уже!» Только вышли на прямую и выпустили закрылки — сдал один двигатель! Командир прибавил газ второму двигателю — некогда было убирать закрылки — впереди была уже полоса, надо было начинать выравнивание — на высоте около 6 м. «И в это время глохнет второй двигатель! — вспоминал летчик. — Если б это случилось секунд за 20 до того, мы бы врезались в бетон. С двумя остановившимися двигателями ничего сделать было бы уже нельзя. Оказалось, что топливная автоматика была в режиме “автомат”, а надо было вырабатывать топливо из всех баков в ручном режиме. Я забыл проконтролировать и забыл спросить у Павлова: “А топливо-то у нас есть?” Автоматика была недоработана на этой единственной машине, а на других она была уже доработана. Автоматика на них позволяла вырабатывать топливо до нуля. У нас в расходном баке топлива было “битком”, но оно оттуда у нас не поступало...»



*В. А. Севанькаев и А. А. Туполев в окружении корреспондентов*

Севаньякаев восхищенно говорил о нашем первом сверхзвуковом пассажирском самолете: «Ту-144 — прекраснейший самолет, я считаю, лучший в мире! И все испытатели, наши и аэрофлотовские, в восторге от него. Но Борис Павлович Бугаев, министр, сказал: “Нет!” И все! Все стали отзываться о машине плохо. Попов Слава кривит душой, когда говорит, что Бугаев здесь ни при чем. Попов сам мне рассказывал, что докладывал Бугаеву на коллегии министерства, что это прекрасный самолет. Но Бугаев ответил тогда: “А мне такой самолет не нужен, он жрет много топлива, он сожрет весь “Аэрофлот”...” На этом и разошлись наши пути: туполевский и бугаевский.

Прекрасной была машина с колесовскими двигателями, когда устранили два основных дефекта двигателей и довели до ума компрессоры. Но было уже поздно. Была дана команда снять с производства и остановить программу испытаний. Мы довели автоматику машины. Предстоял заключительный полет: от взлета до посадки “под автоматом”. И все — можно было принимать машину на вооружение “Аэрофлота”. Автоматически выполнялись: набор высоты, проход звуковой зоны, набор эшелона, выход на число  $M=2,0$ , снижение, заход в зону посадки. Пришли на этот заключительный полет, а нам говорят: “Все! Программа закрыта — приказ министра”. Мы столько “грязи” вытряхнули из этой машины, столько выгребли мусора. Предстоял лишь самый последний полет. Я налетал на этой машине тысячу часов! Тысячу! Это была черновая работа. Лишь дважды слетал на ней на рекорды. А так был занят в основном черновой работой. Получился прекрасный самолет. Но слово Бугаева решило все. Наш министр И. С. Силаев закрыл эту тему. Бриллиантовые по стоимости самолеты стали гнить на свалке. По цене металлолома их продают теперь за границу. Озолотились продавцы, квартиры себе построили в Москве...»

Что касалось Ту-204, мнение Севаньякаева совпадало с более чем резкой оценкой Бессонова: «Дерьмо!» Когда я заметил Владимиру Андреевичу, что, к примеру, Владимир Николаевич Матвеев считает машину вполне удачной, он отрезал: «Это зависит от того, кому как платили и кого как приютили! И штурвал, и идеология построения системы управления на “204-й” выполнены словно назло летчику. Впервые на туполевской фирме спроектирован самолет, который управляет летчиком на посадке. Самолет летит туда, куда хочет, и летчик ничего не может изменить! Ведущие летчики сажали эту машину с перегрузкой 3,5, а что будет делать рядовой? После того как я при разборе сказал подобное, меня близко не стали подпускать к самолету. И Бессонова, и других, кто “возникал” с критикой, тоже не подпускали. При боковом ветре 10 м/сек — это катастрофа, лети на другой аэродром. Это что за самолет? До сих пор мучаются... Не управляется машина: такой закон управления, что нельзя управлять машиной — раскачаешь и расшибешь ее, разложишь на посадке! Это надо замереть, подобрать снос за 20 км и идти, не колыхнувшись. Так что Бессонов прав, и я такой же точки зрения придерживаюсь...

— А что, переделать управление нельзя, если оно так плохо?

— Это надо было сразу сделать. На полгода остановиться и переделать закон управления. Но не захотели. И сейчас мучаются. Я не считаю, что у машины плохой обзор. Есть другой недостаток: днем, при солнце, в кабине плохо видны экраны мониторов. Ночью видно отлично, днем — плохо! Но это мелочи по сравнению с главным — с управлением. Особенно на посадке. По всем другим характеристикам машина лучше “боингов”. Она экономичнее, чем “боинги”. И мотор наш экономичнее, чем тот же “Роллс-Ройс”. Разница только в том, что у них ресурс 3000 часов, а у нас — 300!..»

На мои попытки защитить наш двигатель ПС-90 как вполне обнадёживающий и по части его ресурса (были бы интенсивные полеты и была бы возможность шаг за шагом устранять выявленные дефекты — такова обычная мировая практика) Владимир Андреевич отреагировал без энтузиазма. Зато он охотно откликнулся на предложение рассказать о своих товарищах. Севанькаев говорил о них с подкупающей откровенностью.

«Примером для меня как летчика был Агапов Сергей Тимофеевич. Он не гнушался никакой работы. Уникальный испытатель, боец. Всегда выручит, не предаст, постоит за друга.

Василий Петрович Борисов тоже был классным летчиком. Это был высокопрофессиональный, грамотный специалист, эрудит, разбиравшийся во всем до тонкостей. Летал прекрасно. Но был самолюбив. Полагал, что только он, и больше никто, может выполнить сложную работу. Нередко такие молодые, как Воронченко, Шеффер, Севанькаев, осаживали его, и это очень ему не нравилось. Любил руководить — даже когда сидел справа. Однажды после такого назойливого руководства на “45-й”, на которой он был старшим летчиком, я бросил управление и сказал в сердцах: “На! Лети сам!” Дело было в облаках, вблизи земли. Он: “Нет, нет!” Я: “Бери, бери! Лети! Достал уже!” Мы вываливаемся из облаков боком, я — по газам и на второй круг! Руководитель спрашивает: “Ты что делаешь-то?” Я: “Да так... Потом объясню...”

И еще: он был ближе нас к начальству. Мог что-то шепнуть, “подсказать”, школа Еяна сказывалась... У меня самое негативное отношение к Еяну. Это человек, действующий по принципу: разделяй и властвуй. У нас было 20 летчиков и было 20 группировок...»

Один остроумный и не очень добрый по отношению к Еяну инженер, читая эти строки, заметил, что правильнее было бы сказать про Ваганьча, что ему, знающему толк не только в самолетах, но и в прекрасной половине, более близок другой принцип: «Раздевай и властвуй!» Невольно вспоминаются слова И. В. Сталина из старого анекдота-были: «Что, что будем делать? Завидовать будем!»

Другой человек (летчик из молодых в ту пору), рассказывая о противостоянии Еяна с Бессоновым, Мелешко, Севанькаевым, говорил: «Ваганьч не на словах, а на деле заботился о нас, молодых. Он забирал испытательную работу у зубров, у которых ее (а значит, и оплаты) было чрез меры много, и отдавал ее молодым, лишенным и работы, и денег. Оттого



зубры и ополчились против него. Вообще надо сказать, что Ваганых был человеком дела. Он говорил мало, хотя и был эмоционален, но он делал много».

У Севанькаева, как и у других читателей рукописи настоящей книги, была возможность уточнить, смягчить при необходимости характеристики своих товарищей. Прошло столько лет... Мне виделось, что он неоправданно резок в отношении не только к Эдуарду Вагановичу, но и ко всей его фамилии, хотя ее-то он толком не знал. Я рассказал ему, в частности, об отце Еяна то, что услышал — очень доброе — от Паспортникова. Но Севанькаев был уверен в своей «правде»: «Верю словам Паспортникова об отце Еяна. Но я вижу результат. В хорошей семье не мог вырасти такой человек... Еяна уважали не многие: Молчанов, Харитонов, Ведерников, Веремей, Горюнов. Когда его назначили начальником летной службы вместо Козлова, он попер, никого не видя. Гром и молнии! Даже Сухомлина доставал. А это же — “дед”... Еян же был виновником катастрофы в Париже. Если бы он там не поддакивал, не было бы этого! Миша дрогнул. После этого пошли делить нас: кто — с Еяном, кто — против, а кто — нейтральный. Все в его власти: не даст летать — денег не получишь. Генератором разрушения был Еян, а Туполев пошел у него на поводу. Когда у нас дело дошло почти до кулачных боев, Туполев убрал его. После Миши Козлова Еян стал начальником летной службы, решил, что стал недосыгаемым, но Туполев убрал его. Он стал наводить порядки, но тут все — личности! Это тебе не армия. Меня с работы имел право снять только министр авиационной промышленности. Потому мы на плохое говорим: плохо!»

Для Еяна было полной неожиданностью увидеть такой набор обвинений. Он сказал: «То, что говорит Севанькаев, это мерзость, неизвестно откуда взятая. Мой отец был заместителем у А. П. Завенягина. Ни один человек о нем не сказал недоброго. Севанькаев летал на всем, на чем хотел: на “144-й”, на “45-й” — на всем! Он был увлекавшимся парнем, однажды долетался до того, что чуть без топлива не сел. Было у него такое — но с кем этого не бывает! Володька Ильюшин долетался, что машину бросил — без топлива оказался. Бывает, увлечешься, потом смотришь: топливо на пределе — давай, домой! И все! Больше ничего дурного я за Севанькаевым не видел. Никогда не было такого, чтобы я его давил за что-то...»

Оставляю в стороне голословное обвинение Еяна в парижской катастрофе. Напомню другое. Будущий дважды Герой Социалистического Труда и заместитель Председателя Совета Министров СССР Авраамий Павлович Завенягин с 1938 года возглавлял строительство в труднейших условиях громадного комплекса сооружений Норильского горно-обогатительного комбината, который сыграл важную роль в победе над Гитлером, да и ныне это одно из главных богатств страны. Да, он был при этом, с 1941 по 1950 год, заместителем наркома или министра внутренних дел страны. Ну и что? Не они же с В. С. Еяном придумали строительство с

помощью заключенных, унесшее тысячи жизней?.. А сколько жизней они сохранили?..

Только прочтя столь обидные для себя суждения Севанькаева в этой книге, Елян понял его странное поведение во время их недавней случайной встречи в Москве. Произошла она в необычной обстановке — на банкете в честь Героев. Было очень оживленно и весело. Елян, давно отсутствовавший в Москве, рад был пообщаться со старыми друзьями и новыми знакомыми. В разгар вечера он вдруг заметил, что его сосед справа сидит совершенно отстраненно, словно набрав в рот воды, и не принимает участия в оживленных разговорах. Елян обратился к нему и обомлел: «Володя, не ты ли?!» Это был Севанькаев...

Теперь только, прочтя рукопись, Эдуард Ваганович понял, что для многих он, давно уже выпавший из московской жизни, даже похороненный уже кем-то, воскрес из небытия и способен посмотреть людям в глаза...

Тем приятнее рассказать о другом. В самый канун нового, 2003 года мне позвонил Александр Иванович Фирсов. Мы обменялись добрыми новогодними пожеланиями, и он спросил, не вижу ли я Еяна. Я рассказал, что он живет в Ростове и его недавно видел в Москве летчик-испытатель ЛИИ А. А. Щербаков. Фирсов неожиданно сказал мне, что ему не нравится, что кто-то из относительно молодых летчиков не успокоился в своей злобе против Еяна: для этой злобы у них не было никаких оснований. «В том, что произошло между нами, были виноваты мы оба, а также генеральный конструктор А. А. Туполев, который не остановил нас. Те, кто сейчас грешит на Ваганыха, пришли позже, они стали решать на этом фоне свои собственные проблемы, и не им судить Еяна. Прошу, если увидишь Ваганыха, так ему и скажи! Я на него зла не держу». Ей богу, такое слышать было приятно, так же, как убедиться лишний раз в том, что никогда и никому не вредно подумать о вечном вместо занятий примитивными земными разборками.

Еще до этого звонка у нас с Александром Ивановичем Фирсовым состоялся долгий разговор, оставивший у меня самое хорошее воспоминание. Он, к примеру, совершенно не обижался на то, что Елян устраивал ему когда-то летную проверку. Гораздо больше обижался за это... уважаемый мною Анатолий Дмитриевич Бессонов. Фирсов, известный тем, что он отличный летчик, открылся мне к тому же еще и как мудрый человек.

На память приходит известный эпизод. Весной 1935 года в один день на размокшем поле Центрального аэродрома почти одновременно попали в аварию три выдающихся летчика-испытателя НИИ ВВС. На посадке Анисимов совершил капот на истребителе И-7, Корзинщиков — на И-4, а Байдуков, как и они, не справился с путевым управлением, но на рулении, на самолете И-5, также получившем серьезные повреждения. Тогда Я. И. Алкснис, возглавлявший ВВС страны и восторгавшийся как летчик каждым из этих испытателей, приказал начальнику инспекции ВВС проверить технику пилотирования всех трех летчиков. Не думаю, что они сочли это за унижение...

Возвращаясь к откровенным и смелым суждениям Севаньяева, не считаю возможным скрывать и самые резкие оценки, на которых летчик настаивал... Хотя никак не могу согласиться с некоторыми его суждениями, например таким: «Бендеров — это шалопай, взбалмошный мужик, даже неудобно говорить. Как клоун, как циркач. Мы все воспринимали его именно так...» Ведь того же В. Н. Бендерова не менее авторитетные люди называли и великим человеком, и талантливым инженером, и любимцем А. Н. Туполева. Надеюсь, широкая палитра мнений позволит составить наиболее полную и истинную картину жизни испытателей. Может быть, так легче будет понять глубину и причины раскола среди них. Может быть, так станет яснее, что и самый крупный разлад может начаться с мелочи, так же, как и то, что «от копеечной свечи Москва загорелась». Да что Москва?! Еще мыслитель IV века до новой эры Анти-сфен из Афин предупреждал, что даже «государства погибают, когда не могут отличить хороших людей от дурных».

Севаньяев продолжал:

«Бессонов — принципиальный мужик, за что его и задолбили. Не двигали и Героя не дали.

Горюнов — сильный пилот, но... любил начальство, поддакивал Еяну, поддерживал его.

Ведерников — гвардейской закалки пилот, грамотный летчик. Он был начальником службы тяжелых самолетов.

Фирсов — сильный пилот и... сильный демагог. Если бы демагогией не занимался, было бы больше пользы. Хотел что-то доказать. И меня звал. Но я отказался: я пришел сюда летать, а не заниматься политикой. Он же хотел что-то доказать — вот и доказал...

Веремей — очень своенравный, крутой, прямолинейный мужик, отличный пилотяга, труженик, достойный человек. Он поднимал “семи-десятку”, и этим все сказано. Да, он безоговорочно поддерживал Еяна. Но у каждого свои тараканы в голове...

Шкатов — это мой курсант. Хороший пилот, отличный, принципиальный парень. Но вот такой несчастный случай унес его вместе с Николаем Евгеньевичем Кульчицким. Кульчицкий был постарше нас. С ним мы много летали на “45-х”. И во Владимировке, и здесь. Очень приятный, обаятельный человек. И перед тем полетом, последним, сыграли на самолюбии человека: “Давай, давай! Да, погода плохая, но что ты боишься?” Тогда начальником был Ведерников. Сейчас — все хорошие, все в стороне. Но экипажа нет, десяти человек нет...

Харитонов — Герой с войны, заслуженный человек, очень дисциплинированный, очень аккуратный, с большим налетом, педант, я многому у него научился.

Горайнов — с ним я начинал летать здесь, на Ту-16. Бесподобный пилот. Автопилот! Как возьмет штурвал — стрелки не колыхнутся. Высота — ноль в ноль, скорость тик в тик. “Дачи” привозил — как нарисованные карандашом.

Молчанов — молодой, перспективный, грамотный был летчик. Но у него от успехов кружилась голова. Спешил семимильными шагами вперед. Пытался бежать впереди паровоза... Молчанов вполне мог подлить масла в огонь — в Париже. Он и Бендеров сбили в Париже с толку Мишу Козлова.

Козлов, кстати, был милейшим и добрейшим человеком, это пилотяга, трудяга. В качестве начальника летной службы он сменил Алексея Петровича Якимова, и это был настоящий отец-командир. Честный мужик, демократичный. В Париже Миша проявил слабость — не настоял на своем.

Якимов, когда я пришел, — продолжал Севанькаев, — был начальником летной службы. Добрейшей души человек, как отец: все расскажет, покажет. Молодых останавливал, осаживал, направлял. Поступил мудро, оставив после себя Козлова. После его гибели пошел у нас перекос... При Якимове, при Козлове все в летной службе было хорошо. Летали все, жили душа в душу...

С Ньютиковым я не летал, не знаю. Говорят, он очень много летал, опытный пилот — со сталинских еще времен.

Много я летал с Сухомлиным. На "126-м" он меня выпускал, на "95-х", на "142-х" летал с ним, на "104-й", "124-й", "134-й"... Сухомлин — боевой летчик еще с войны. Мы звали его Карл Маркс...»



*А. С. Благовещенский, А. А. Туполев, Э. В. Елян среди сотрудников ОКБ и военной приемки*

Севанькаев был далеко не единственным среди летчиков, кто видел причину многих разладов в ЖЛИИДБ в ослаблении руководства базы: «Когда я пришел, начальником базы был Благовещенский. Боевой летчик, еще с Халхин-Гола, он был деловым человеком. Держал базу в строгости. Потом пришел Кожевников — вот при нем слабинка и проявилась...»

Судить людей легко, особенно не самых сильных. Труднее войти в их положение. Мало кто знал Кожевникова так хорошо, как М. В. Ульянов. Он говорил: «Донат Андреевич — нормальный человек. Может быть, мягкотелый. Он попал между жерновов, между Туполевым и летчиками. Это ему очень сильно повредило, по-моему. Потому что он сам никакого решения принять не мог, а отвечать за все — приходилось. Помню такой эпизод. Нужно было сделать пуск ракеты с “семидесятки” — очень важный. Машина вылетала ранним утром, чуть забрезжил рассвет. Приехал Алексей Андреевич Туполев. Поговорил с экипажем, инженерами. Перед тем как сесть в машину, чтобы ехать в Москву, он сказал: “Очень важно, чтобы пуск был удачным, чтоб попали точно в цель...” Черт дернул меня сказать: “Алексей Андреевич, а задание-то сегодня — не прямое попадание, а максимальная дальность полета (до тех пор, пока не вырабатывается топливо)”. Туполев страшно расстроился, стал хлопать дверцей автомобиля: “Вы что, не знаете, что нам важно сейчас попасть, а вы дерьмом занимаетесь! Вечно вы под ракетчиков стелетесь!” Словом, я понимаю, как Кожевникову было тяжело с ним...»

Так же, как и многие другие летчики, специалисты, Севанькаев видел во многом также А. А. Туполева: «Андрей Николаевич Туполев летчиков знал поименно, а сын, прости господи, был далек от нас. С этого и началось, с его поверхностного отношения к руководству базой, летной службой...»

Владимир Андреевич продолжал говорить о своих товарищах: «Шеффер — инструктор, истребитель из Качинского училища. Летал у нас на “45-х”, да и всех наших машинах. Летал хорошо и был отличным товарищем. Очень энергичный человек. Не думаю, что ему как-то мешало его немецкое происхождение, как иногда приходилось слышать. Погиб на работе: упал, сердце остановилось...»

Талалакин — хороший пилот, летал со мной вторым на “водороде”, на Ту-155. Настоящий труженик. Но недостатки Ту-204 действительно на его совести. Цыкнули на него, он хвост поджал и говорил то, что надо (не ему надо, а “им” надо!). Махалин Саша был назначен ведущим на эту машину, еще когда она была в макете. Ознакомившись с системой управления, он сказал, что ее надо переделать! После этого Махалина из команды выкинули и посадили Талалакина. Талалакин мучился, летал, потел и сказал, чтоб Севанькаева не пускали на эту машину, так же как Борисова и Бессонова. Мы хоть по полету сделали, а Махалина и близко не подпустили. Я сделал четыре полета, Бессонов — один и Борисов тоже, по-моему, один. То нет керосина, то нет ресурса, но нас не подпускали. Андрей Талалакин — хороший человек, царство ему небесное, но он по-

шел на поводу у конструкторов, которые не чета Дмитрию Сергеевичу Маркову. Кстати, далеко не все туполевские летчики под каблуком генерального, как утверждает кто-то. Когда мы летали на “45-й”, Дмитрий Сергеевич Марков был самым внимательным человеком на разборах, хотя иногда казалось, что он спит. Немедленно вносились изменения в систему самолета — по результатам полетов, по замечаниям экипажа...

Матвеев — мой курсант в училище. Я его устраивал в нашу Школу, упрасивал Л. В. Фоменко, чтобы приняли его, поскольку у него не было ни сверхзвуковых самолетов, ни многих типов. Техника пилотирования у Матвеева необыкновенная. Он все выполняет легко, с улыбочкой. Летал он “на всем”, а мы с ним много летали в Феодосии по программе испытаний противолодочного комплекса самолета Ту-142 — перепахали Черное море вдоль и поперек.

Воронченко пришел к нам из Школы. Летал хорошо, чисто. Но увлекся “политикой”, говорильней. Принципиальный человек, он вместе с Бессоновым, Фирсовым начали тут “революцию”. Ушел на пенсию.

Виктор Анатольевич Дралин — сын бортинженера, который погиб на Ту-144. Очень добросовестный пилот, деловой, прямолинейный человек. Тоже ушел на пенсию.

Григорий Николаевич Шаповал работал заводским испытателем в Комсомольске-на-Амуре. Однажды посадил Су-7 с остановившимся двигателем на амурский остров. Прекрасно летал. Безотказный человек, трудолюбивый. Сейчас на пенсии, живет в Москве.

Николай Иванович Линьков — хороший пилот, летал в основном на турбовинтовых машинах, в отряде Ведерникова.

Баскаков особо не выделялся, летал в пределах допустимого, хорошо летал. Человек своеобразный и принципиальный. Мог создать сложную ситуацию на ровном месте. Не все относились к этому положительно. Было даже негативным отношением. Летал хорошо, но бывали “закидоны” в плане человеческом: был с какой-то... чужеродностью. Не знаю, как он попал в Школу, говорят, дядя был какой-то большой начальник в Москве. Как он попал в Школу — никто не знает, а это уже о многом говорит. Пишет книги. Но пишет, кажется, так же, как летал...» (Баскаков, прочтя эти строки о себе, не стал реагировать на выдумку «о дяде», но сказал: «Севанькаев ни по летным качествам, ни по интеллектуальным не выделялся...»)

«Махалин — принципиальнейший, умный мужик, — продолжал Владимир Андреевич Севанькаев. — За что и пострадал. У него, бедного, и пенсия сейчас мизерная. После катапультирования на “45-й” ушел на пенсию...

Солдатенков. Летал хорошо. Я много с ним летал. Грамотный парень. Героя ему дали. Бессонов сделал гораздо больше — Героем не стал. И пенсия Бессонова во много раз меньше, чем пенсия Солдатенкова. Много несправедливого в нашем государстве.

Добровольский пришел к нам с Куйбышевского авиационного завода. Труженик, без претензий на власть, работал как автомат, безотказ-

но — слева, справа. Он летал в основном на “95-х” машинах, на “142-х”, на тяжелых и на всех остальных — помогал...

Артюхин был в свое время спортсменом аэроклуба, потом был у нас штурманом, переучился на летчика, летал хорошо. В основном летал на тяжелых машинах, “бетономешалках”, как мы говорили про “95-е”, в отряде Ведерникова, получил Героя.

Абрамов — молодой парень, ушел от нас. После катапультирования (с Махалиным) не стал летать.

Мелешко — прекрасный летчик, деловой, принципиальный, прямой человек. Много летал на “45-х”, на Ту-142 и многих других, включая Ту-204...»

Наверное, излишне говорить, что все эти характеристики позволяют нам лучше узнать и понять самого Севанькаева как человека неравнодушного, строгого, имеющего свой взгляд на многое и многих. Александр Иванович Фирсов не был знаком с характеристиками Севанькаева, но, видимо, не ждал ничего другого. Вот что он сказал мне про Севанькаева — спокойно и обдуманно: «Горячий, непримиримый. И сейчас уверен, что прав только он. Мудрее было бы сказать себе, что в чем-то виноват и не прав сам — хотя бы по молодости. Так нет! Писали друг на друга письма в ЦК. Это не делает чести всему коллективу. И Севанькаев был здесь заводилой». Фирсов никак не оправдывал Севанькаева. Хотя и говорил, что они вместе пришли в испытатели и их связывали когда-то уважительные отношения...

Елян в связи с этим вспоминал: «Я еще тогда, когда начинались осложнения с Фирсовым, сказал Севанькаеву: “Володя, вы же вместе пришли. Почему ты ему не поможешь? Почему не поговоришь с ним?” Севанькаев “послал” Фирсова и добавил: “Он занимается политикой!”»

— Севанькаев в своем неприятии пошел в конце концов дальше раннего Фирсова. А Александр Иванович Фирсов показывает завидную мудрость, — заметил я летчику.

— Это нельзя не оценить, — откликнулся Эдуард Ваганович. — Но вот чего я понять не могу — это Севанькаев. Я же тебе говорил, что, когда мы недавно оказались рядом на встрече Героев, он был очень смущен неожиданной встречей, сидел, словно проглотив аршин, был очень напряжен и немногословен...»

Елян, оказавшийся в Москве летом 2004 года, через года полтора после того нашего разговора, был поражен сразу двумя печальными новостями: только что не стало Анатолия Дмитриевича Бессонова, а за несколько месяцев до этого — Владимира Андреевича Севанькаева...

Алексей Степанович Мелешко родился в Хабаровском крае, на станции Волочаевка 27 февраля 1938 года. Вскоре семья переехала в Нижний Тагил, там Алексей и закончил Школу в 1955 году. «Увеличенная щитовидная железа» чуть не помешала ему поступить в Военно-морское минно-торпедное авиационное училище первоначального обучения в Лебяжьем, под Ленинградом. Но повезло: заступился председатель мандатной комиссии, и щитовидка «пропала», никогда больше не появляясь в

заклучениях врачей, хотя комиссий потом было великое множество. Через полтора года обучения Мелешко, по его желанию, направили в Николаевское высшее военно-морское минно-торпедное авиационное училище. По окончании училища летчика распределили в Саки, в минно-торпедный полк Черноморского флота. Шел 1961 год — год «великого разгона», когда из армии уволили 1 миллион 200 тысяч военнотружующих. Его не увольняют, и в 1963 году он попадает в срочно организованный разведывательный полк, готовившийся защищать Кубу на самолетах Ил-28. Когда острота кубинской проблемы притупилась, полк разогнали. Мелешко помытарился, помытарился, но вскоре, в 1966 году, летал уже в новом полку — на Ту-22, летал командиром, летал много и в самых сложных условиях. Ту-22 были уже доведены, на них стояли новые демпфера, не было проблем с управляемостью и устойчивостью. Машина нравилась Мелешко. Он никогда не думал о карьере летчика-испытателя, и вдруг в 1967 году 28-летнему летчику предложили поступить в неведомую ему Школу летчиков-испытателей.

Как раз в это время в гарнизоне находился экипаж Кульчицкого из ОКБ Туполева. Николай Евгеньевич встретил молодого летчика доброй улыбкой и посоветовал поговорить со своим вторым пилотом Севанькаевым, только что выпущенным из Школы. Севанькаев, как и Кульчицкий, немало удивился: «Ты еще колеблешься? Да ты что: тебе сразу предложили стать испытателем, а я пять лет, в каждый отпуск ездил в Жуковский, обивал пороги Школы?!» Завязалась теплая дружба гарнизонных летчиков с экипажем Кульчицкого: спирта-то (как и молодых сил) было много...

Все это мне рассказывал сам Алексей Степанович Мелешко. А вот М. В. Ульянов припоминал также другое: «В Саках о нас слышал Мелешко. Первый полет в Саках мы делали с Борисовым, а потом дважды ездили туда с Ельяном. Там в это время служил Мелешко. Елян в Саках его не выпускал, потому что тогда Мелешко по отношению к Ельяну был достаточно мелкоскопичен. Он был рядовым летчиком, а Елян — полковником, вывозившим высокие чины...»

Так или иначе, в апреле 1968 года Мелешко был направлен в Школу, и его мобилизовали из армии. 13 апреля он прибыл в Жуковский с одним чемоданом и двумя канистрами того же спирта. Выделили ему койку в общежитии, и, осушая канистры, молодые летчики стали ждать приглашения на медицинскую комиссию в Министерстве авиационной промышленности. Прошли ее в конце апреля, а в середине мая уже начались занятия в Школе. Пару дней в неделю учеба протекала в аудиториях, а в остальные дни происходили столь желанные полеты, полеты на самых разных машинах, с замечательными инструкторами.

По окончании Школы Алексея Степановича направили в ОКБ Туполева. На туполевской фирме он начал с испытаний самолетов Ту-104, Ту-124, Ту-134, Ту-16 и вскоре сделал свой первый вылет на Ту-22М, на «45-й». С 1970 года он сосредоточился на испытаниях этой интереснейшей машины. Сначала он летал в основном с Борисом Ивановичем Вере-



меем. «Мы с этим удивительным человеком провели половину сознательной жизни, — вспоминал Алексей Степанович. — О Боре Веремее можно рассказывать истории, похожие на сказки. Мы с ним много летали здесь, в Жуковском, много летали на заводе в Казани, на полигоне во Владимирове. Свой был во всем: пить, так пить, летать, так летать. Человек был храбрейший, спокойный. Никогда не кричал, не выходил из себя. Это ж надо: на 12 тысячах останавливаются у них два двигателя на «45-й», они падают, запускают первый двигатель на высоте всего 180–200 метров. Представляешь: с такой высоты падать — до такой и не прыгать, запускать, запускать! И никакой паники в экипаже... А каково было Веремею посадить «семидесятку» без передней ноги! Весь аэродром сбегался смотреть, как они будут сажать эту громадину, у которой на стоянке нос возвышался над бетонной полосой более чем на два метра. Вторым пилотом был Владимир Смирнов, полковник из ГК НИИ ВВС. Они смогли очень плавно опустить нос машины на бетон, и все закончилось на удивление удачно...»

На «45-й» с тремя ракетами Мелешко провел работу особенно большой важности — он обследовал практически всю устойчивость и управляемость машины. Помогали ему и другие летчики ОКБ, а от ГК НИИ ВВС — Владимир Кондратенко. Однажды во время съемки кинотео-



*А. С. Мелешко, 2006 г.*

долитной станцией (КТС) при проходе на этой машине весом более 100 тонн на высоте 200 м при скорости 850 км/ч взорвался двигатель. Произошло это в районе Мячкова. Полоса в Жуковском была прямо перед экипажем, но крыло находилось в положении максимальной стреловидности. Надо было погасить скорость, переставить крыло в положение меньшей стреловидности. Командир принял немедленное решение уйти в набор высоты и сделать отворот — к третьему развороту. Стали готовиться к посадке. Естественно, предварительно потеряли скорость,

развернули крыло, выпустили шасси, без суеты, без паники, спокойно зашли и сели на одном двигателе. Разрешенный посадочный вес машины был равен 96 тоннам. Но ни сливать топливо для снижения веса, ни сбрасывать ракеты было невозможно. Об этом экипаж даже и не думал. Было некогда. Главное было сесть. И они сели!

Однажды Мелешко как специалиста по устойчивости-управляемости с разными подвесками направили в Куйбышев для подъема и перего-

на в Жуковский машины Ту-95, дооснащенной второй ракетой. В это же время на базе проходили интенсивные испытания «его» машины Ту-22М с тремя ракетами. С согласия Алексея Степановича в его отсутствие на этой машине должен был летать Кульчицкий — ему это очень захотелось. Мелешко возвращался из Куйбышева на «95-й», когда при подлете к Жуковскому второй пилот В. В. Павлов, прослушивая эфир, озабоченно заметил: «Что-то случилось — кого-то ищут. Наверное, истребителя, потому что одного не могут найти...» Зашли, сели, зарулили. И тут механики сообщили: «Командир, твоя “402-я” приказала долго жить...»

— Что случилось?

— Попрыгали!

— Кто?

— Коля Кульчицкий с Володей Севаньякаевым — вторым, штурманом Толей Еременко и радистом Игорем Горсткими.

Мелешко вспоминал в связи с этим: «Получилось так, что из моего экипажа отсутствовали Кондратенко и Шевцов, и с ними полетел только “наш” радист Горсткин... Я на этом экземпляре машины Ту-22М (с бортовым номером “402”) никак не мог сделать предписанную заданием перегрузку 2,1. Как ни старался, больше 1,96—1,97 достичь не мог: срабатывала система защиты выхода на большую перегрузку. Договорились с аэродинамиками бригады П. М. Лешинского разрешить отключить торсионы — при этом можно было закинуть машину и на “четверку” по перегрузке, хотя надо было по условиям прочности ограничиться перегрузкой, не превосходившей 2,1. Договорились об этом задании, проработали его, но я улетел в Куйбышев. И вот как раз Коля Кульчицкий должен был это задание и выполнить. Коля взлетел, сделал первую прицельную перегрузку — чтобы проверить себя: свои усилия, хода штурвала. Он не превысил перегрузки, равной 1,8, когда отвалилось крыло, и они вынуждены были попрыгать. Конечно, то же случилось бы и с нами, будь мы на их месте. Судьба! Коля при этом сломал руку, оказались травмированными и другие члены экипажа...»

Кульчицкий и его товарищи подлечились. К этому времени та самая «95-я» машина (с двумя ракетами), которую пригнал на базу Мелешко, оказалась ненужной. Старый вариант машины, называвшийся «Волгой», был преобразован в новый, с одной ракетой; он получил наименование «Дуб». Ракета эта не умещалась в старом бомболюке, потому за счет передних топливных баков его удлинители. «Теперь для сохранения нужной центровки стало недопустимым заправлять задние топливные баки, — вспоминал Алексей Степанович. — Того топлива, которое было теперь на самолете, хватало лишь на полтора захода на полигоне. А надо было хотя бы два. Начали заправлять задние баки, заправлять понемногу, и в первую очередь на рулежке стали расходовать топливо из них. К этому времени Коля Кульчицкий подлечился, его ограничили звуковыми полетами и как раз поручили “хлебную” работу (с весьма выгодной, почасовой оплатой) — на “Дубе”. Коля все время предлагал мне: “Леха, давай

работать на ней вместе!" Но у меня было много другой работы. В то же время Витя Шкатов готовился летать на "семидесятке". Два года шла эта очень серьезная подготовка — к подъему Ту-160. И вдруг руководство, решив, что экипаж надо усилить, Витю "выкинуло", и на его место посадили Сергея Агапова. Витя, проживший два года без "летней" зарплаты, сел вторым к Коле Кульчицкому на "95-й". Я еще и поэтому не мог войти в экипаж "Дуба". Я не очень-то много летал на этой машине, когда пригнал ее на базу. Мы на ней сделали два полета с Юрой Шеффером и пустили ракету — я, естественно, рассказал об этом Коле. Мы любили летать друг с другом...

В тот день, когда Коле предстоял его последний полет, была очень плохая погода, гадкая погода. Все отказывались лететь. А у нас руководство такое: "Ты что? Боишься? — давят на командира. — Надо! Надо! И хуже бывало с погодой!" Игорь Горсткин не должен был лететь в тот день с Колей, там другой радист летал, но его не было на базе. Коля уговаривал полететь Игоря, а тот долго отбивался: "Ужас как неохота, командир!" Коля и говорит мне: "Представляешь, радисты пошли: работу ему найди, пригласи!.." Игорь, похоже, смирился и спрашивает: "Командир, а вы бутерброды с собой взяли?" "Бутерброды еще ему возьми, слышишь?" — расхохотался Кульчицкий. Словом, уговорил экипаж лететь. В заднюю кабину залез стрелок-радист, в котором в этом полете не было необходимости. Но ему не доставало пары часов налета...

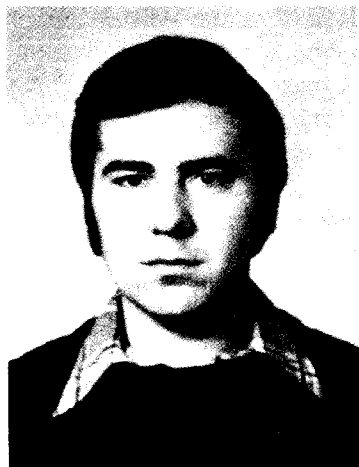
Полетели они. Только чуть-чуть на себя взяли штурвал (скорость еще не подошла к скорости отрыва), машина сразу задрала нос и пошла вверх. Сказалась, видимо, заправка заднего бака и плюс к тому обледенение рулей. Я убежден, что сразу оба пилота отдали штурвал от себя, но машина продолжала задираť нос. Разговоры в комиссии о том, что летчик перенес на управление тяжелой машины способы пилотирования относительно легких машин, я считаю совершенно безосновательными. Тех, кто желал бы свалить все на летчика, хватало...»

Руководители летных испытаний на базе, в отличие от некоторых летчиков, убеждали меня, что никто на Кульчицкого не давил, это было исключено! К этой катастрофе, унесшей столько жизней и высветившей столько проблем летных испытаний, мы не случайно обращаемся многократно...

Про удачу и невезение — другой рассказ Алексея Степановича Мелешко. Он много летал на машине № 2602 Ту-22МЗ с Василием Петровичем Борисовым в качестве второго пилота. Уходя в отпуск, Борисов поручил ему продолжить весьма сложные испытания. «Но тут, — вспоминал летчик, — в процесс ввязался Анатолий Дмитриевич Бессонов. Он доказал начальству, что он старше, умнее, и я не стал возражать: "Толя, летай ради бога!" Полетели они с Мишей Поздняковым: Толя слева, Миша справа — выполнили продолженный взлет. Потом поменялись местами — и попрыгали; не обошлось без травм. Мог бы и я опять-таки быть на их месте. Хотя мог и не быть, кто знает. Думаю, Толя много взял инициати-

вы на себя, он считал, что он имеет на это право — без команды командира что-то делать. А командиром был Миша, он сидел слева...» (Небольшое уточнение к тому, что рассказывал летчик: экипаж выполнял не продолженный взлет, а полет на большие углы атаки.)

Это может показаться маловероятным, но и на другой «45-й» машине, в варианте разведчика, произошло с Мелешко и его товарищами нечто подобное. Эту машину он вместе со штурманом Федосеевым перенес на базу из Казани. Вторым пилотом назначили Александра Махалина. Алексей Степанович, желая помочь молодому летчику в повышении



*И. Н. Горсткин*

его квалификации и класса, предложил ему выполнять самостоятельно основную часть работы, пообещав в особо сложных случаях помочь. Махалин стал вполне успешно летать в качестве командира, но при этом решил заменить штурмана на только что пришедшего из ВВС Виктора Педоса. На этой почве произошел небольшой «кадровый» конфликт. Мелешко предложил разрешить его так: если командиром предстояло лететь ему, то штурманом он вправе был взять Федосеева. А когда командиром слева садился Махалин, он мог брать «своего» штурмана. Махалин с этим не согласился, и тогда Мелешко сказал-отрезал категорически: «Все! Я к разведчику не подхожу!» Вторым у Махалина стал летать Сергей Абрамов. «Полетели они, — вспоминал Алексей Степано-

вич. — Кстати, полетели без Педоса, заменил его в том полете штурман Панов, только что пришедший к нам с мясцевской фирмы. Это был четвертый или пятый полет на разведчике после моего отказа. Полетели они — и опять-таки попрыгали. Опять повреждение позвоночника у радиста-оператора Сережи Рыбина, а у Шурика Махалина — свои травмы. Пришел я в госпиталь проведать их, лежат они в одной «камере». Я только вхожу, Саша Махалин, увидев меня, кричит: «Леха, я больше никогда в жизни не буду отбирать у тебя никакие самолеты! Без твоего разрешения ни к одному самолету не подойду!» Видно, он вспомнил не только этот, но и другие случаи, когда волею случая на «моих» машинах у моих товарищей происходили без меня разные неприятности».

— Так Вы ни разу аварийно и не прыгали, кажется?

— Ни разу!

— Как и Василий Петрович Борисов, как Борис Иванович Веремей.

— Да, да, повезло, как и им».

Совершенно неожиданное происшествие случилось у Мелешко при выполнении продолженного взлета на сельскохозяйственном варианте самолета Ту-134 (Ту-134 СХ). Необходимо было обследовать отказ одно-

го из двух двигателей самолета на разных скоростях разбега: 280, 270, 260, 250 км/ч. Работа проводилась Мелешко совместно с ГосНИИ ГА (сначала с летчиком-испытателем Владимиром Введенским, а потом с Владиславом Котовичем). Когда в программе испытаний дошло до наиболее сложной, минимальной скорости разбега 250 км/ч, в командирское кресло сел Алексей Степанович. На разбеге он подал команду правому летчику: «Убрать двигатель!» При этом Котович должен был резко переместить рычаг управления двигателем (РУД) на малый газ. «Мы несемся, — вспоминал летчик, — но скорость никак не возрастает: 260 км/ч и все! Уже подбегаем к “крестовине”, и я ему кричу: “Выводи двигатель!” Он двинул РУД вперед, скорость поползла: 270, 280, и мы на предельно малой скорости оторвались в самой близости от “ловушки”. Отдыхались, набрали скорость, Витя Соломатин, бортинженер, и говорит: “А у нас реверс тяги был включен на взлете! У того двигателя, тягу которого мы убрали при разбеге”. Я усомнился: “Невероятно: реверс может включить только командир, а я его не включал!” Зашли, сели. Я не особенно поверил бортинженеру, хотя он уверял, что горела зеленая лампочка включенного реверса тяги. Если б она была красной, я, возможно, на это обратил бы внимание. Садимся. На стоянке я вывожу двигатель на “максимал” (как при взлете) и говорю Славке: “Убирай!” Он резко убрал РУД — загорелась зеленая лампочка: реверс включен! Непонятно! Порулили. На рулежке остановились. Повторили — снова включился самопроизвольно реверс!..»

Командир зарулил на стоянку. И через час прибежали возбужденные механики: оказалось, что при резком движении до упора сектора газа на командирском пульте чисто механически освобождалось движение ручки включения реверса. Л. Л. Селяков, главный конструктор Ту-134, в кабинете Туполева предъявлял претензии к Котовичу за излишнюю резкость движений, но командир его защитил. Можно представить, что было бы, если бы летчики не сумели взлететь и «окунулись» бы в Москву-реку. Они были близки к этому. «Все слышали по изменению шума двигателей, что включился реверс, — говорил Мелешко. — Самолет подняли бы со дна реки, нашли бы записи самописцев и увидели бы, что реверс тяги был включен. Сказали бы одно: летчик — дурак, включил на взлете реверс!»

Начальник базы В. Т. Климов обратился тогда к Туполеву с предложением поощрить летчика. Алексей Андреевич ответил: «Летчик сам себя поощрил. Как? А он живой остался!»

Одной из самых удачных машин последнего времени была «семидесятка» — Ту-160. Но и она, как уже говорилось, не избежала ряда летных происшествий. Участником или свидетелем некоторых из них был Мелешко. «Валера Павлов с Андреем Талалакиным попрыгали с “семидесятки”, — вспоминал Алексей Степанович. — Оторвались они, и факел “пожара” из двигателя заставил их покинуть машину. Алексей Андреевич Туполев возмущался тогда тем, что они попрыгали. После этого мы с Сережей Агаповым делаем взлет на машине весом 250 тонн. На разбеге,

на скорости порядка 290—300 км/ч руководитель полета кричит: “Прекратите взлет!” Раз! Парашюты выпустили и выкатились с полосы метров на 50—60! Туполев и к нам с претензией: “Что вы этого дурака послушались?!” Ну, как ему доказать, что если руководитель полетов запретил взлет, то мы не имели права взлетать. У нас тоже, по-видимому, не было никакого пожара, был какой-то выброс пламени. Я этот подремонтрованный самолет облетывал и потом летал на нем довольно много...»

Немного об этом происшествии уже говорилось. На разбеге в левом внутреннем двигателе машины начался пожар. На КДП (справа от самолета) увидели хвост пламени за хвостом самолета. Очевидно, длина пламени была большей, чем длина фюзеляжа! Видимо, в форсажной камере выскочила одна из форсунок. В результате открытый факел нераспыленного керосина мог прорезать форсажную камеру и поджечь гондолу. Если бы летчики выключили форсаж, все могло бы прекратиться... Руководитель полета увидел пламя, сообщил об этом экипажу, и они благоразумно прекратили взлет. Машина пробежала до конца полосы и зарылась в снег. Никаких поломок не было, хотя вес машины был огромным. Спасла длинная полоса...

Большая тема для всех российских авиационных специалистов на стыке веков — развал передовой отрасли, способной, кажется, и в нынешней безысходности вытащить страну из трясины. Никому, кроме нас самих, не нужна Россия как мощная авиационная держава. Растаскивание некогда могучего (возможно, и переразмеренного когда-то) комплекса — это удар «под дых» России. Причем удар кулаками и собственных расторопных, понятливых деятелей. Не хватало нам еще раздрая внутри тех, кто болеет за созданное у нас в последние годы и кто еще пытается спасти оставшееся. Одна из надежд гражданской авиации на ближайшие годы — это Ту-204, потому хотелось бы защитить ее.

«Мне говорили, — спросил я Алексея Степановича Мелешко, — что Талалакин был не лучшим выбором для Ту-204 в качестве командира экипажа, поднимавшего первую опытную машину. Потому, мол, она и никуда не годится. Так ли это?»

«Это неправильно, — уверенно ответил он. — Андрюша был достоин этой машины, и она не была и не есть неудачница».

Андрей Талалакин, как и Валерий Молчанов, Коля Казин, Гена Буланов учились в Школе в одно время с Алексеем Мелешко. Они были выходцами из аэроклубов и летали, как вспоминал Алексей Степанович, очень хорошо. Было известно предварительное распределение: Мелешко, Талалакин, Молчанов идут на фирму Туполева. Молчанов сразу встал на дыбы: ни за что не хотел испытывать тяжелые машины и готов был идти на любой завод, но истребительный. В тон ему Андрей Талалакин однажды по дороге из Школы на фирму Туполева расстроено спрашивал Мелешко: «Как я буду летать на этих коровах?» Алексей отвечал ему: «Андрюшенька, через полтора года ты ко мне подойдешь и скажешь, что лучшего нельзя было придумать! Голову даю на отсечение!»

«Так оно и получилось, — вспоминал Алексей Степанович. — Года через полтора-два Андрей сказал мне: “Все нормально — лучшего действительно не надо!” Судьба у него с Валерой складывалась по-разному, и характеры у них были разными. Молчанов — грамотный, напористый, сразу начал испытывать “154-ю”, потом “144-ю”! У меня тоже проблем не было, я летал на всех машинах — работы было много, особенно на “45-х”. А Андрюха испытывал все остальное: “124-ю”, “134-ю”. Потом, после Валерки, он “схватил” “128-ю”. Потом его сделали начальником 3-й летной службы, и он провел большую работу по испытаниям Ту-154М, в том числе и испытания на сваливание. Однажды я ему посоветовал бросить командирство: “Зачем тебе эта ответственность, ссоры, ругань!” Он ответил: “Но если я не буду начальником, мне никто не даст “204-ю”!” Алексей Андреевич Туполев не хотел назначать его на Ту-204, потому что они с Валерой Павловым бросили “семидесятку”. Но в конце концов генеральный согласился. К этому времени я ушел уже в первую службу, которая занималась “семидесяткой” и “204-й”. Агапов с самого начала звал меня в первую службу, но я нужен был на “45-х”, потому и отказался. Придя в первую службу, сразу стал летать на Ту-160, сначала с Агаповым, Веремеем и затем — самостоятельно — командиром. У меня были прекрасные отношения с моим однокашником Андреем Талалакиным. Вскоре я сделал уже около десятка полетов на Ту-204 с ним справа, он и говорит: “Садись слева!”

Каково мое мнение о машине? Это словно игрушка! Современный самолет! С малыми усилиями — не нужны большие хода штурвала...

— Штурвал тоже ничего страшного? Быстро привыкаешь к нему?

— Ничего страшного! Привыкаешь очень быстро. Все движения минимальные. И опять же: совмещенное управление с автопилотом, машина постоянно стабилизирована...

— То есть ничего плохого о машине сказать не можете?

— Нет, нет, не могу!

— А вот говорят, что на посадке сложно управлять ею? Будто бы сносит ее с полосы при малейшем боковом ветре?

— Ничего этого нет! Нормальная машина. На первой летал Талалакин, вторая проходила статические испытания в Новосибирске, на третьей летал Матвеев, а четвертую доверили мне. Поднимали мы эту четвертую машину вместе с Матвеевым в Ульяновске. Происходило это в субботний день. Как всегда, недели не хватает... И день-то шел на закат: час-два до захода солнца, и погода не особенно хорошая... Но — побежали! Я — слева, Вова — справа, скорость соответственная. Я на себя штурвал чуть-чуть — р-р-раз! Машина резко стала задирает нос. Я штурвал чуть-чуть от себя — машина тут же опускает нос! Вовка схватился за штурвал. В следующий момент мы поднялись чуть повыше, но тут же машина опустила нос, и я подумал: все! Про однокашника Володю Херодинова вспомнил (он разбился 22 июня 1991 года с В. Беспаловым на МиГ-29). Вспомнил и подумал: “Вовочка, недолго я тебя пережил...” После тре-

тьего витка “синусоиды” Матвеев сдернул газы назад... В это время на самолете сопровождения, который пилотировал Валера Павлов, Саша Косырев уверенно сказал по-русски: “Все — п...ц!” А старший механик на земле потом рассказывал, что в какой-то момент хвост машины находился в полутора-двух метрах от земли, на уровне его роста. Впереди я отчетливо видел провода высоковольтной линии... Когда в очередной раз поднялись вверх “по синусоиде” — метров на 120 (газы-то убраны), “баба” аварийной сигнализации прокричала: “Скорость мала!” Вовка вцепился в рога штурвала, добавил газу, чтобы увеличить скорость. И вот мы начали на этой высоте летать со скоростью 260 км/ч. Володька осмотрелся и выругался: “Понастроили, б...и, дачи — приземлиться негде!” Летим. Чуть подняли скорость — до 270 км/ч, “амплитуда синусоиды” сразу метров на 15 увеличилась. Снизили скорость до 260! Валера Павлов летел поначалу за нами. Машина его была полностью заправлена (он собирался, не садясь, лететь потом домой, в Жуковский), и он выпустил закрылки. Заходим на посадку, но в первый раз не попадаем на полосу: крен на развороте больше  $5^\circ$  сделать не можем, потому что... ныряем. Промазали — уходим на второй круг. Плавненько разворачиваемся. Теперь Валерка выходит вперед, и мы идем за ним. Заводит он нас на полосу. Километров за пять мы ее увидели. Валера уходит, а мы на высоте метров 40 попадаем в струю от его Ту-134! Тряхнуло! Ну, сели мы... внезапно, посмотрели в салон — там страшный беспорядок. Ведущий Виктор Коваленко и штурман Геннадий Федосеев вылетели в салон, они не были привязаны и парашюты надевали под потолком. За что они там держались, пока нас трясло, неизвестно.

— А ваши с Матвеевым парашюты были под вами или находились в салоне?

— В салоне лежали...

— Что же выяснилось после разборов полета?

— Оказалось, что при монтаже перепутали подключение платформы датчиков угловых скоростей на  $180^\circ$ ...»

И об этом случае мы уже рассказывали, но под иным углом зрения... Прошел примерно месяц. Мелешко с Талалакиным полетели на большие углы атаки. Полет происходил на высоте 12 000 м, оба летчика были без кислородных масок, и лишь бортинженер Виктор Соломатин благо-разумно, как выяснилось вскоре, надел маску. Скорость была небольшой. У командира справа находился переключатель, позволявший ему на большой высоте точнее отсчитывать параметры полета и диктовать их Талалакину. Рядом с этим переключателем находился второй. По ошибке Алексей Степанович включил как раз второй. А он обеспечивал... аварийную разгерметизацию кабины! Сразу все зашипело, все приборы, экраны погасли. Мелешко попытался вернуть переключатель в исходное состояние, но это смысла уже не имело: клапаны вернуть в исходное положение было невозможно. «Сыпемся мы, — вспоминал Алексей Степанович. — Я говорю Андрею: “Давай спустимся километров до шести и



снова загерметизируемся”. Это, конечно, было невозможно... Очнулся я от крика Андрея: “Маску ему на морду наденьте, маску!” Это я потерял сознание, а Андрей призывал Соломатина на помощь. Тысячах на пяти я отошел. Зашли, сели. Потом Витька Соломатин рассказал: “Вы же оба отрубались! Я думаю, что же я без вас буду делать?! Маску свою Андрюхе дал. Тот отошел...” Отошел и увидел, что я-то уже уронил голову...»

Мелешко с благодарностью вспоминал своих товарищей, у которых очень многому научился как летчик: Бессонова, Веремея, Кульчицкого, Агапова.

— Но тот же Агапов считает «204-ю» большой неудачей, он уверен, что виноват в этом Талалакин (помимо главного конструктора Л. А. Лановского) и что надо было ставить на эту машину Матвеева...

— Во-первых, самолет готов! Что там переделывать? Во-вторых, это разговоры, липа, что летчик принимает участие в проектировании современного самолета. Да, он ездит на макет, но макетная комиссия не говорит о ходах штурвала, о выборе демпферов, золотников и прочих деталях. Для этого летчики должны иметь другое образование, другую квалификацию. Вечерний МАИ, который многие из нас «окончили», помогает повысить квалификацию, но недостаточно.

Читатель понял уже, конечно, что книга эта построена на столкновении разных и авторитетных мнений об одних и тех же событиях, об одних и тех же личностях. Притом чрезвычайно редко летчики (или инженеры) говорят о своих упущениях, о своих недостатках. Но охотно «костерят» других. Не исключение — Севанькаев и Мелешко. М. В. Ульянов вспоминал: «Севанькаев — личность оригинальная. Он как летчик, надо сказать, был немастеровой. И то, что он попал на “144-ю” не опровергает этого... А на “холоде” (Ту-155) вообще нечего было делать летчику — это обыкновенный самолет Ту-154, на котором все самое сложное сделали инженеры... Страх у летчика, конечно, был, и он его испытывал вместе со всеми одинаково. Но ничего от него не зависело.

Я с ним однажды попал в Куйбышеве на работу такую: нужно было “зубцы” делать. Так у него не “зубцы” были, а пила. Тогда ко мне приставали ребята из ГосНИИ ГА: “Где такого пилотагу нашел?...” Я помню, случай был за ним, кстати, с Мелешко, — неприглядный. Нигде никто его не вспоминает. Перегоняли самолет Ту-154 из Шереметьева на базу. И надо было, не помню уж почему, прописать уборку и выпуск закрылков; возможно, там поставили новый механизм. И вот в полете Севанькаев говорит: “Давай пропишем выпуск закрылков!” И ставит переключатель выпуска закрылков в положение “выпущено”. А Мелешко ему говорит: “Подожди ты! Ведь надо включить запись!” Вернули рукоятку обратно. Потом они прописали выпуск и уборку закрылков. “Приходят” на базу, заходят на посадку, выпускают закрылки, и у них гудит сирена указателя углов атаки и скольжения, а также горит сигнализация: велик угол атаки. Лампочка мигает перед носом летчика, вякает сирена непрерывно, и указатель подсказывает то же: красная шторка наползает на циф-

ры, когда угол слишком велик. Мелешко увидел это и прибавил скорость. Зашли, кое-как сели. Приходят к ведущему инженеру с руганью, что у вас за самолет! Указатель что-то неправильно работает, “моргает”. Ведущим инженером был Борис Владимирович Ивлев. Я тоже был тогда ведущим и — Ефимов. Мы начинаем соображать, как было дело. Мы с Севанькаевым пошли на самолет. Приходим. Я прошу его показать, как он на посадке закрылки выпускал. Он показал, куда поставил рычаг. Я спросил: “А на указатель положения закрылков ты смотрел?” — “Смотрел”. — “Ну, и что?” — “Все нормально было!” — “Но посмотри: сейчас-то закрылки в нуле стоят!” Дело в том, что была такая особенность механизма управления закрылками: если дал закрылки на выпуск и если сами закрылки еще не успели выйти за полтора градуса и обратно поставить выключатель, то они автоматически становились на блокировку. И никуда после этого не выпускались. Для того чтобы их обратно выпустить, нужно было снять питание с механизма (нужно было выключить АЗС). И вот, когда он показал мне, как было дело, я им сказал: “Ребята, вы должны пить неделю за то, что живы остались”. Они не заметили, что не выпустились закрылки!

Так же, как было у Амет-хана, когда погиб его экипаж на летающей лаборатории Ту-16. Они вместо уборки выпустили закрылки, когда на малой высоте делали режимы по кузнецовскому двигателю, который стоял на “154-й”. Закончили режимы на малой скорости, у них были полу-выпущены закрылки. Командир дал команду убрать закрылки, а второй пилот их выпустил. Никто этого не заметил. Они начали разгоняться — закрылки улетели...»

Как и многие другие летчики, Алексей Степанович Мелешко особо выделял среди туполевцев Борисова: «Василий Петрович Борисов был человеком неординарным. Как летчик — очень сильный. Как человек... ну, не компанейский. Не могу сказать, что он был жадным. Но ни на какие дни рождения, ни на какие похороны он “не скидывался”, старался обходить такого рода сборища. До чего был жаден, так это до полетов. Оставаясь за начальника летной службы, “144-ю” у всех отобрал, — только сам летал. И Игорю, сыну, он пытался сделать максимум возможного, когда он был прикомандирован в нашу фирму, даже провез его и на “144-й”, и на “45-й”. Потом Игорь разбился, и Петрович очень тяжело переживал потерю единственного сына. (Хотя все говорят, что у него было два сына, но про того, второго сына он никогда никому ничего не говорил; моя жена это знала, потому что она была в хороших отношениях с его женой Лидой, та приходила к ней, чтобы устроить на работу второго сына.) Потом Лида умерла, и Василий Петрович остался один. Машину украли. Потом и самого его убили...»

К сказанному летчиком надо добавить вот что. Я довольно часто виделся и перезванивался с Василием Петровичем Борисовым в последние годы и месяцы его жизни. Действительно, он никогда не говорил ни о ком из родных, кроме сына Игоря, а также его сына, своего единственного внука и наследника. Всегда тепло вспоминал покойную жену. Не скрывал,

что была у него драматичная любовь и на стороне. Но свою привязанность к юной красавице и ее любовь к себе (не угасшую даже после ее замужества) старался скрыть от своей жены, чтобы не травмировать ее.

Как мне виделось, Василий Петрович никак не был «прижимистым». Наоборот, был щедрым и хлебосольным, хотя и не очень-то приспособленным к хозяйствованию без жены. Был он и очень благодарным за малейшее внимание...

Алексей Степанович соглашался с теми, кто не принимал Еяна: «Несомненно, в Ваганыче было что-то гаденькое. Проверяет технику пилотирования у Саши Фирсова. Ставит двойку. Фирсов уходит в Школу летчиков-испытателей и работает там хорошим инструктором... Словом, я оказался в другой коалиции. Хотя, возможно, именно Еяну обязан приглашением на фирму: с ним я летал на Ту-104, когда был еще в Школе. Испытал на себе его мелочные придирки. Впрочем, недавно встречались вполне дружелюбно...»

Еян совершенно сдержанно, практически не замечая, воспринял весьма едкую «критику» в свой адрес как летчика со стороны Мелешко и сказал о нем: «Мелешко был грубоват в технике пилотирования. Он хороший, душевный парень, звали его все “матросом” — как человека широкой души. Чем-то он пытался походить на Агапова...»

Те, кто хорошо знает, сколь многим Алексей Степанович обязан Еяну, не находят вразумительного объяснения его «колкостям» в адрес Ваганыча. Думаю, причина одна и та же: полагали, что Еян «закопался» где-то в Ростове, и неизвестно — жив ли. Тем приятнее было слышать от других, совсем ничем не обязанных Еяну, слова добрые. М. В. Ульянов говорил мне: «Мелешко рассуждает о Еяне достаточно спокойно. Но Еян — это тот человек, который из Сак привел его в Школу и потом забрал к нам. Сам по себе Мелешко, если говорить шершавым языком плаката, — это, может быть, и самородок, но, к сожалению, необработанный...»

Заканчивая беседу с Мелешко, я спросил его: «В чем же дело, в чем причина раздора среди летчиков фирмы? Могучая команда, мужики, занятые таким серьезным делом, мужики, которые не должны мелочиться, а разругались, как бабы... Если дело в одном начальнике, в одном человеке, гнать его в шею!»

— Разделили нас на три службы, теперь уже служба со службой перестали здороваться!

— А кто разделил?

— Туполев. Я не думаю, что он не советовался с Еяном. Они же были друзьями.

— Но неужели летчики, профессионалы высшей квалификации, мужественные люди, не смогли воспротивиться неправильному, по их мнению, решению? Кого бы то ни было?

— Ответа не последовало...

Среди здравствующих, слава богу, туполевских летчиков немолодого уже поколения одним из самых доброжелательных, деятельных и обес-

покоенных положением дел в отечественной авиации представляется мне Владимир Николаевич Матвеев. Родился он 13 июня 1946 года в Грозном. Учеником четвертого класса, впервые увидев в небе самолет МиГ-15, он сказал своему другу: «Буду летчиком-испытателем!». В 15 лет впервые прыгнул с парашютом — уже в Йошкар-Оле. Там же в 16 лет начал летать на планерах, а затем закончил в 1967 году Оренбургское высшее авиационное училище. Еще курсантом он съездил в Москву — в первый раз в поисках путей в испытатели. Проработал в училище инструктором до 1971 года, летая в основном на Ил-28, и каждый год повторял свои попытки пробиться в Школу летчиков-испытателей. Наконец, оценив его упорство, начальник Школы Л. В. Фоменко пошел ему навстречу, несмотря на отсутствие у него «сверхзвукового налета». В тот год в Школу подали заявления около 500 летчиков, а приняли 13! Шестеро из них впоследствии погибли.

Матвеева после окончания Школы забрала к себе туполевская база. Мало того что он стал летать на всех «своих» машинах, испытывая их. Он старался параллельно осваивать самолеты и вертолеты других ОКБ. Начиная с летных испытаний самолетов Ту-124, Ту-104, Ту-134. Особенно интересна ему была работа по дальнему истребителю-перехватчику Ту-128.

На новую машину Ту-204 рвались многие, и Матвеев — в их числе. «Хотя мы немножко и повздорили с Андреем Ивановичем Талалакиным, — говорил Владимир Николаевич после его смерти, — я хочу сказать о нем самые хорошие слова. Я многому у него научился, например, тому, что не надо торопиться, “бежать впереди паровоза”. Одно слово: он — молодец!»

Вместе с А. С. Мелешко Владимир Николаевич поднимал в Ульяновске вторую серийную машину Ту-204. Произошло это 16 марта 1991 года. Сопровождал первый полет на самолете Ту-134 другой летчик ОКБ Туполева — В. В. Павлов, об этом полете уже рассказывал Мелешко. Теперь послушаем Матвеева. «Разбег и взлет Алексей Мелешко выполнил нормально, — вспоминал Матвеев. — Но сразу после отрыва машина стала все более задира́ть нос, угол тангажа в наборе показался мне слишком большим, и я, сидя справа, сказал об этом командиру: у него опыт на “204-й” был поменьше, чем у меня. Я сам попробовал отдать штурвал от себя (Алексей уже передал мне управление), но машина



*В. Н. Матвеев*

не слушалась и шла вверх. Скорость, естественно, упала, машина вдруг плавно опустила нос и с высоты около 60 м пошла вниз — в бетон. Прямо скажу, стало страшно. Ребята, наблюдавшие полет на аэродроме, говорили потом, что хвост машины при выводе ее из пикирования находился всего в 1–2 метрах от полосы. Каким-то чутьем я почувствовал, что не надо отклонять штурвал до упора: как от себя, так и на себя. Я стал отклонять его наполовину. Отдал штурвал от себя. Машину тянуло вверх — вверх — вверх. Затем она вновь, “слушая” отклонение штурвала от себя, пошла вниз. Опять штурвал на себя — но опять-таки наполовину. Потом — отклонение штурвала уменьшил до четверти. Соответственно траектория колебательного движения самолета стала все более спокойной, хотя и оставалась явно ненормальной. Павлов спрашивал, чем может помочь, но помочь он ничем не мог. Впрочем, заход на посадку мы выполнили с его помощью. Сели на полосу и сидим, ошарашенные: перегрузки (и положительные, и отрицательные) были превышены, оторвались лючки, пришлось затем заменить также переднюю стойку шасси. Уже на пробежке машина норовила поднять нос — пришлось довольно резко дать штурвал от себя. Директор завода В. В. Михайлов был страшно доволен тем, что люди остались живы и машина приземлилась практически целой.

Я считаю, что Ту-204 — это очень хороший самолет. Прекрасный самолет, даже говорить не о чем. В него вложить бы денег немножко, и он заработал бы везде. Стоит-то он всего 25–27 миллионов! А зарубежные аналоги стоят 50–60 миллионов долларов. Машина очень экономичная. С заправкой 32–34 тонны топлива я сам летал до Бангкока — всего за 9 часов 50 минут! И у нас осталось еще 4,5 тонны топлива. У Ту-154М расходы топлива примерно вдвое большие, и он в полетах на такие расстояния непригоден. Много говорят про мини-штурвал Ту-204. Вначале я тоже был против него. Но затем привык. Я — за ручку. Как на “семидесятке” (Ту-160), а это машина весом 280 тонн! Зверь-машина! Я в нее просто влюблен. Там — ручка! И прекрасно! На “204-й” Талалакин был толкователем всех этих дел, и он был вправе поступать так, как поступал...»

Поначалу для испытаний «семидесятки» готовили, как уже говорилось, два экипажа. В первый входили летчики Веремей и Шкатов, а во второй — Агапов и Матвеев. Оба экипажа поначалу поехали в Куйбышев — изучать двигатели. По поводу назначения командира на опытную «семидесятку» Матвеев вспоминал, что сам упрашивал тогда Сергея Тимофеевича согласиться на кресло второго пилота. Агапов категорически возражал: «Я вторым не сяду! Или первым, или никаким!» Веремея «тащил», насколько понимал Матвеев, Валентин Тихонович Климов. Возвратившись в Жуковский, они начали практическую летную подготовку — на самолете «ЗМ» В. М. Мясничева, а также на самолете Су-24 с крылом изменяемой в полете геометрии П. О. Сухого.

Поднимали первую машину, повторимся, Веремей и Агапов. М. В. Ульянов вспоминал об этой работе: «Подготовили машину к первому вылету. Все готово. Приезжает А. А. Туполев: “Ну, вот это еще проверьте! Завтра

полетим...” Так повторялось несколько раз, и потом выяснилось, что он тянул до дня рождения Л. И. Брежнева. И в день его рождения мы слетали, а Алексей Андреевич тут же из нашего третьего корпуса послал поздравительную шифротелеграмму с сообщением о “подарке” — я сам при этом присутствовал...

— Машина получилась выдающаяся? — спросил я Владимира Николаевича Матвеева.

— Да, да, выдающаяся, очень простая для летного состава и не очень сложная в эксплуатации, — ответил летчик. — Сейчас в Энгельсе стоит полк “семидесятых”, и ребята-летчики не нахвалятся машинами. В этом направлении мы явно обогнали американцев — на десять шагов...

— Да, ничего подобного у них нет! Не сравнить же ее с В-1...

— Нет, нет! В-1 весом 190 тонн, а у нас — 280! Машины похожие, но наша качественно лучше! Я никогда не видел такого мощного факела за двигателями. Мне однажды довелось увидеть это ночью. Машина стоит, ревет на форсаже, за ней факел метров двадцать. Помчались — это завораживающее зрелище!»

Мы познакомились с Владимиром Николаевичем при необычных обстоятельствах, и я быстро оказался покоренным обаянием, основательностью и благородством этого человека. Однажды он позвонил мне и рассказал грустную историю про стоящие на приколе наши легендарные Ту-144, в которые было вложено столько труда всей страны (и жуковчан, может быть, в первую очередь). Один самолет Ту-144 в ноябре 2000 году продали в Германию. В городе Зигхайм его вознесли на трех стойках на высоту 18 метров, и он стал символом этого города, там же выставлены другие наши самолеты в авиационно-техническом музее.



*В. Н. Матвеев, 2006 г.*

«Сейчас готовится продажа второго самолета, — сказал озабоченно Владимир Николаевич и добавил: — Кто-то хочет опять нагреть руки. Ту-144 — уникальный самолет, впитавший в себя все наши достижения. Он появился, можно сказать, раньше времени. Появись попозже, он пошел бы! Я вместе с группой энтузиастов, — продолжал Матвеев, — хотел бы оставить этот самолет у нас в городе, установив его на площади у мэрии. Для этого мы обратились к руководству АНТК им. Туполева с просьбой передать в город безвозмездно этот самый самолет Ту-144Д с заводским № 10091 (опознавательный знак 77115). В свое время он использовался в

ЛИИ им. Громова для тренировочных полетов летного состава по программе космического корабля "Буран". Под соответствующим обращением подписались: мэр города А. Н. Бобовников, директор ЦАГИ В. Г. Дмитриев, летчики-испытатели А. Н. Квочур, М. О. Толбоев и др. Руководство АНТК пошло навстречу. После этого началась длительная переписка, в которую были вовлечены Министерство государственного имущества и Российское авиационно-космическое агентство — РАКА, а также выдающиеся люди нашего города — летчики, руководители предприятий, более 40 человек. Но кто встает поперек? Нынешний главный конструктор самолета. И, наверное, основной продавец. Согласны все, что самолет должен остаться в России, в Жуковском, но дело не движется. Главный же уверен, что у нас ничего не получится, а он — продаст! Привлекаем члена Совета Федерации адмирала Вячеслава Алексеевича Попова...»

Мне довелось побывать в самых разных авиационных музеях многих стран мира. Одними из наиболее ценимых экспонатов везде были наши самолеты — любые! Если их удалось как-то достать. Мало того что у нас мало подобных музеев. У нас сохранилось мало исторических самолетов — такими недалекими мы были когда-то. Когда-то? Но уникальный родной Ту-144, находящийся в отличном состоянии, мы можем потерять сегодня, получив взамен лишь личное материальное благополучие нескольких продавцов и их услуги!

Вместе с адмиралом В. А. Поповым, В. Н. Матвеевым, В. А. Севаньякаевым, инженером по эксплуатации А. Н. Амелюшкиным мы встречались с руководителями мэрии, где и узнали «возражения» чиновников: кто будет красить самолет-памятник, кто будет охранять его от вандалов, кто будет очищать от снега — ведь крылья могут... отломиться?!. Неизвестно, чем закончится эта история. Но пока есть такие люди, как Матвеев, сильные, спокойные, убежденные, можно еще надеяться, что наши реликвии останутся у нас.

Мне были особенно интересны суждения Владимира Николаевича о своих товарищах и об испытанных ими машинах. Мне кажется, что более объективного среди разделившихся на группы туполевских летчиков сегодня найти трудно.

Владимиру Андреевичу Севаньякаеву Матвеев был особенно благодарен. Он знал, что после учебы в Школе в 1965–1967 годах В. А. Севаньякаев пришел на базу вместе с А. И. Фирсовым. Все они из одного училища — Оренбургского. И этим многое сказано. «Севаньякаев здесь, на базе, все прошел, — вспоминал Владимир Николаевич. — Именно он подсказал мне, куда и к кому идти (к Розанову!), чтобы пробиться в Школу летчиков-испытателей. Несмотря на то что были у нас разные передраги, я Севаньякаеву очень благодарен...»

Когда Матвеев рвался в Школу, Александр Иванович Фирсов, казалось, благоразумно останавливал его: «Куда ты лезешь? У тебя же сверхзвука нет!»

«Я вот сейчас, с высоты своего опыта, — говорил об этом Владимир Николаевич, — постоянно задаю вопрос, зачем этот самый сверхзвук тре-

бовали так дотошно? Что на дозвуке идти, что на сверхзвуке — какая разница? Это никак не панацея от бед — сверхзвуковой опыт. Ничего особенного нет и в проходе скорости звука! Ничего особенного — и во взлетно-посадочных характеристиках сверхзвуковых машин...»

При всем уважении к Владимиру Николаевичу, надо сказать, что отсутствие «особенностей» в проходе через скорость звука современных самолетов — это важнейший результат, достигнутый ценой не только большого труда ряда поколений ученых, конструкторов, но и ценой жизни многих летчиков разных стран. Околозвуковая область скоростей полета и поныне остается более сложной (и опасной), нежели дозвуковая и сверхзвуковая области в исследованиях по аэродинамике и аэроупругости. Другое дело, что уже достигнутый уровень знаний позволяет обеспечить не только безопасность летчиков, но и совершенство самолетов, их надежность и высокую топливную эффективность...

Самое светлое воспоминание у Матвеева — о Веремее: «Борис Иванович Веремей — это человек... отчаянный! У него была богатая жизнь. Он летал на Су-9 и Су-7 в Закавказье. У него было немало ЧП, после которых много говорили о его везении... На "45-й" машине мы с ним однажды начали разгон от Саратова "на точку" — Жуковский. На высоте 14–15 км на



*В. И. Близнюк, В. Т. Климов, Г. Ф. Волков, Б. И. Веремей, А. В. Еременко,  
В. Г. Михайлов, А. К. Яшуков, В. Н. Матвеев, М. М. Козел*



сверхзвуковой скорости необходимо было выполнять некоторые перегрузки для проверки работы масляной системы. Вдруг “хлопнул” один двигатель — помпаж! Машина стала снижаться, и где-то на высоте около 12 км встал второй двигатель. Крыло при этом сохраняло максимальную стреловидность — 65°. Мы и посыпались. Борис Иванович сосредоточился, пыхтит, крутит штурвал. А я сижу справа и занимаюсь движками — пытаюсь их запустить. Машина то перевернется на спину, то влево накренивается, то вправо. Кроме нас с командиром на борту были штурман Слава Каньшин и оператор Сергей Рыбин. Подлетаем к Жуковскому, несемся, все еще без движков, и Каньшин говорит: «Борис Иванович, слушай, ты на воду-то не садись — я не умею плавать!» В конце концов один движок “пошел”, удалось его запустить. Я говорю командиру: “Борис Иванович, температура “поехала” за девятьсот”. Он ввернул крутое слово: “Пусть горит!” На высоте 150 м начали “царапаться” на одном запустившемся движке. Сели на базе в Жуковском, и я спросил: “Борис Иванович, а что ждали?” Он ответил: “А если бы двигатель не запустился, я всех вас выбросил бы. Там есть “принудиловка”: тумблер включил — и все вылетают!” Я говорю: “Так мы же были в перевернутом положении — вы что решили закопать нас, что ли?” И смех, и грех. Что хотел бы подчеркнуть: никто из ребят не... визжал, вели себя как молодцы, других слов нет...»

Вспомнилось, что говорил о хладнокровном и остроумном Каньшине Эдуард Ваганович Елян: «Слава Каньшин был у нас председателем профсоюзного комитета летной службы. Претензий к нему на очередном собрании было множество с самых разных сторон: в детский сад не определяют, квартиру не дают, путевку зажали. Он слушал, слушал, слушал, а потом сказал: “Что вы ко мне пристали? Пошли вы все куда подальше!” — “Как?” — “А так: я вообще — не член профсоюза!”»

По поводу различия летчиков-испытателей ГосНИИ ГА и ОКБ Б. И. Веремея шутил: «Гражданские летчики-испытатели хвалятся или гордятся большим налетом, так у меня чемодан больше налетал, чем они налетали. Наши, “туполевские”, 15 минут налета стоят 10 часов их налета. И дело не только в том, что именно летчики фирм первыми поднимают опытные машины. На их долю выпадают и самые сложные программы испытаний...»

Примерно такого же мнения придерживался и Матвеев. «Услышав от Вас, что говорит об этом В. Д. Попов, никак не могу с ним согласиться, — горячился Владимир Николаевич. — И летчики-испытатели ГосНИИ ГА, и летчики-испытатели ГК НИИ ВВС принимают у нас машины. Мы показываем — они принимают. Как сертификаторы...» Об уже упоминавшейся «посадке» Веремея... на трактор Матвеев рассказывал улыбаясь: «Правым на “45-й” у Веремея был летчик ГК НИИ ВВС Львов. Они взлетали с максимальным весом, и по программе надо было выключить двигатель. Оторвались, но машина в набор не шла. Более того, она снижалась, и на ее пути оказался... трактор. И трактору досталось, но хорошо, что они задели его лишь хвостом. Повезло и в том, что они удачно проскочи-

ли ров. Задели ров хвостом, и хвост отломался. А если бы уткнулись носом в ров?! Там бы ничего, конечно, не осталось. Может быть, именно это происшествие в первую очередь имел в виду В. П. Борисов, когда называл Веремея везунчиком... Василий Петрович Борисов — очень интересный человек. Честно сказать, — продолжал Матвеев, — иногда он перегибал палку в своей требовательности. Впрочем, может быть, он имел для этого основания. Я пришел в 1973 году на базу, а он после гибели М. В. Козлова временно исполнял обязанности начальника летной службы. У меня лично с ним сложились очень хорошие отношения. Мы много с ним летали на “45-й” машине. Он мне такой “минимум” дал, что и не всем снился: 60 на 800! Я ему за многое благодарен, хотя и говорю, что был он порою суров. Он поражал многим. Достаточно вспомнить, как он на “45-й” машине пролетел до Магадана и обратно, не вылезая из ее тесной кабины!

Столь же яркое воспоминание у меня, — продолжал Матвеев, — в связи с работами по дозаправке на Ту-160. Мы отработывали дозаправку “семидесятки” днем и ночью от танкера Ил-78. Слева был Виктор Дралин, а справа — я. Потом мы менялись местами. Страшно было то, что мы с ним никогда не летали на дозаправку. Хотели потренироваться в дозаправке с В. Ю. Добровольским — на “142-й”. Но И. К. Ведерников остужал: “Нет денег, нет денег!” Поначалу было особенно трудно: давило сознание того, что любая ошибка с нашей стороны и со стороны экипажа танкера при тесном сближении могла кончиться печально. Но довольно быстро освоились и наловчились...

Горюнов — человек спокойный, никогда никого не ругает, плохих слов не говорит. Мы с ним много летали на “балалайках” — на “142-х”. Бывало, он советует: “Володь, ты не торопись, сядь, привяжись, потихоньку... поехали”. Спокойный человек, неторопливый...

Валера Павлов — инженер по образованию — прошел штурманскую подготовку. Я летал с ним, когда учился еще в Школе. Это был очень интересный, спокойный... прекрасный человек. Он, еще будучи штурманом, мечтал стать летчиком-испытателем. Когда он летал со мной на Як-28 в качестве штурмана, я давал ему пилотировать машину — благо, в его кабине была ручка, и это доставляло ему немало радости...

Махалин Саша... полетал-полетал. Рано перестал летать, хотя здоровье позволяло. Сейчас пишет что-то. Дай Бог... Баскаков наш тоже стал писателем большим. Виталий Данилович Баскаков — это уникальный человек. Я не очень понимаю, что он пишет. Трудно понять. Надо перечитывать написанное после каждых 4–5 строк. Как летчик — нормальный. Летал в строю на Ту-16. Там был командиром отряда, а здесь — рядовым летчиком. Наверное, это обидно. Летал он нормально, справлялся; впрочем, программы у него не были особо сложными. Летал слеповато. Зрение шалило. Ушел. Сам ушел, да и правильно ушел».

Баскаков, надо сказать, никак не соглашался с тем, что его работы были несложными. Он говорил: «Это другим летчикам, возможно, и мог-

ли дать звание заслуженного летчика-испытателя, даже если они и не налетали положенного списка сложных работ. А мне, к которому был повышенный нездоровый негативный интерес отдельных "товарищей" по службе, рьяно следивших за моей личной и служебной деятельностью, нужно было реально превысить этот список в несколько раз... А насчет слеповатости... У меня есть и был известный дефект зрения — дальноркость. В летной работе вследствие этого мне было гораздо труднее, чем другим, выполнять отдельные сверхточные режимы. В. Н. Матвеев летал со мной очень мало, и я сомневаюсь, что за несколько полетов можно дать объективную оценку летчику за весь период его летной работы». Надо сказать, Матвеев был весьма строг также к самому себе и скуп в рассказах о своих испытательных работах. Тот же Баскаков говорил: «Владимир Николаевич Матвеев — человек высокого интеллектуального уровня. Будучи начальником летной службы, он давал свободу людям и право на выбор в их поведении. До него другими начальниками навязывалась линия поведения, и дышать было труднее. Он же не навязывал ничего...»

«Я считаю, — продолжал Матвеев, — что Эдуард Ваганович Елян — молодец. Он спокойно мог отстранить каких-то летчиков от испытаний, если они показывали свою слабую подготовленность. Он мог запросто дать указание кому-то выполнить несколько полетов для того, чтобы подтянуться в летной подготовке. Он относился к этому очень строго. Ничего плохого в этой строгости я не видел: начальник — он и есть начальник. Сам проверял летчиков и поручал это наиболее опытным товарищам, заботился о подготовке молодых испытателей, о перспективе...

Говорить о Кульчицком сложно. Слов нет. Я просто любил его. Это — прелесть человек. Витя Шкатов рядом с ним сидел. Трудно сказать, что там произошло. Виктор много налетал на этой "балалайке", на "Дубе" — так называлась эта машина. Не могло быть такого, чтобы летчики ошиблись. Пожалели "Арктику" полить — жидкость, сбивающую лед... Кульчицкий был мягким, покладистым человеком, нельзя было услышать от него ни одного резкого замечания или недоброго слова — ни о ком. Это был интеллигент! Летчики всякие бывают, встречаются и нахалы. А этот был интеллигентом! В том же экипаже погиб штурман Саша Шевцов. Тоже удивительно добрый, хороший человек. Он пришел к нам в 39 лет. До этого был штурманом дивизии. И должность была немалая, и возраст уже солидный, но тем не менее захотел стать испытателем. Штурман был отличный. И тоже, слов нет, — человек! Проработали мы вместе недолго, всего около десятка лет, но в памяти — самое хорошее.

Про Гену Воронченко, если можно, пропущу...»

Я понимал, что Владимир Николаевич следует благородному (и «покойному») принципу, хотя Воронченко, слава богу, жив-здоров. Позже один из летчиков объяснил суть: «Воронченко — хитроватый мужик. Пришел он к нам году в 75—76-м. Матвеев, будучи его начальником, уволил его из-за того, что тот под разными предлогами не проходил комиссию. Так Воронченко судился, восстановился. В конце концов, он сам уволился».

Матвеев продолжал: «Владимир Добровольский. Я много с ним полетал. Он пришел к нам из Куйбышева. Мы с ним много работали в Феодосии на “42-х” машинах (Ту-142). Это очень спокойный, тихий человек. Любил стихи: любил их читать и сам писал. Когда он уходил с базы, я был начальником летной службы. До сих пор грустно вспоминаю, как он попросил меня: “Володь, как бы мне списать летное обмундирование?” Хотел летчик оставить себе на память свою рабочую одежду. Человек столько лет отлетал и, чтобы оставить себе какую-то несчастную куртку, должен был унижаться. Стыдоба: с него требовали в пятикратном размере возместить стоимость этой одежды. Потом уже, уйдя, он сильно заболел, и база бросила человека на произвол судьбы. Позвонила жена и попросила: хоть памятник помогите установить! Рак его сгубил...

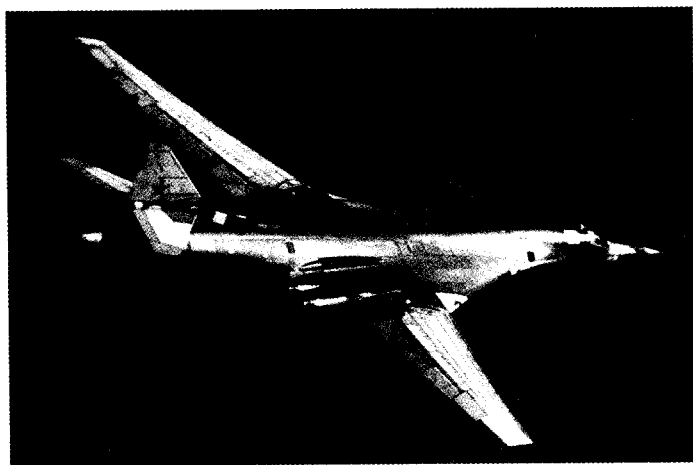
Саша Артюхин, как и Валера Павлов, пришел в летчики-испытатели одновременно с ним — из штурманов. Главная линия поведения Саши, как я ее понял: моя хата с краю! Но заслуженно получил звание Героя.

Разделение на три службы А. А. Туполев сделал после катастрофы Кульчицкого на Ту-142. Решение было неудачным, — уверен Матвеев. — В том, что летчики прежде летали на разных машинах, была только польза... Справедливо говорят, что, когда летной службой руководил Алексей Петрович Якимов, не было никаких склок, никаких сплетен. Он умел решать проблемы коллектива по-человечески. Так что теперь о нем вспоминают по-доброму. Потерь особых не было и после него, кроме потери экипажа Кульчицкого. Машину бросили одну — “семидесятку”. В том полете В. В. Павлов был тогда командиром, А. И. Талалакин — вторым пилотом, А. Н. Николаев и А. В. Еременко — штурманами-операторами. По-видимому, поторопились ребята, хотя трудно винить их в чем-то. Пожар машины погас сам по себе. Может быть, и не было пожара-то. Валера Павлов рассказывал мне, что он не хотел прыгать. Он готовился “выбросить” всех остальных, для этого надо было включить тумблер “принудительного покидания” остальных членов экипажа. Сам он собирался при этом зайти и сесть. Но он не включил этот тумблер, и “полетели” все! Он хотел сесть, но в нервной обстановке не получилось. Паники никакой на борту не было. То ли забыл командир про тумблер, то ли что еще. Самолет упал рядом с деревней, слава богу, в нее не попал...»

Как вспоминал о той же аварии М. В. Ульянов, экипажу предстояла не особо сложная программа. Надо было сделать несколько взлетов, выполнить полет по кругу и сесть. В одном из очередных взлетов на левом внутреннем двигателе загорелась сигнализация «пожар». С КДП увидели пламя и также сообщили о пожаре. Но машина была легкая и взлетела. Выключили они второй двигатель и продолжили полет. «Еременко все время призывал: “Давайте прыгать!” Павлов дал команду — прыгать. Он дернул за какой-то рычаг, который выкинул всех. Потом он написал записку, где объяснил, что решил экипаж выбросить, а самому остаться и побороться за машину. А потом, увидев, что уже горят два двигателя, выпрыгнул. Но, главное, написал, за что дернул. И когда эту записку по-

смотрели специалисты, они сказали: “Валера, ты эту бумажку быстро съешь и напиши другую...” Потому что если за эту ручку дернешь, то катапультируешься первым. Он, конечно, переписал...

А что произошло с машиной, — продолжал Ульянов. — Согласно акту аварийной комиссии на взлете в двигатель попал “посторонний предмет”. При этом развалилась первая ступень компрессора. Оторвавшаяся лопатка компрессора перебила корпус и топливно-масляный радиатор, его потом нашли — разрубленным. Начался пожар, все это на втором двигателе. У летчиков при этом загорается табло “пожар” и загорается лампа: “срабатывает первая очередь автоматического пожаротушения”. Летчики использовали все очереди, но не заметили, что у них горит еще табло “пожар на соседнем двигателе”. Противопожарные перегородки были выполнены некачественно: горящая смесь подтекла под соседний двигатель, и начался пожар в гондole этого двигателя. Хотя эти двухконтурные двигатели Кузнецова имели гондолы холодные... Мы слушали потом записи переговоров: экипаж ничего о пожаре в соседнем двигателе не говорил, он его не увидел, считая, что продолжается “первый” пожар. И Павлов дал команду прыгать. Одна из их главных ошибок была в том, что они не закрыли пожарный кран. Этот кран стоит на входе в гондолу, и он перекрывает подачу топлива в двигатель, причем выполняется это



*Стратегический бомбардировщик Ту-160*

не автоматически, чтобы исключить его срабатывание при ложном пожаре. Топливо у них поступало в гондолу, и пожар только усиливался. Второй пилот молчал, возможно, считая, что вмешиваться ни к чему...»

О пожаре столь обидно потерянной машины Ту-160 (Павлова) я спрашивал также главного конструктора

самолета Валентина Ивановича Близнюка. «Там было очень просто, — рассказывал он. — Разрушился вентилятор у одного двигателя. Пробило лопаткой и повредило второй двигатель. Возник приличный пожар в обеих гондолах. Началась небольшая паника на борту. Еременко стал говорить, что хвост горит. (Хотя хвост не горел, а горела сигнализация...) Павлов хотел всех выкинуть и сажать машину... Пожар уже практически кончился, и он посадил бы... Все отсекло, керосина никакого в зоне двига-

теля нет! Но это легко рассуждать нам сейчас. А тогда на борту.. Он хотел выбросить только других, но система его тоже выбросила. Он потом все время переживал: “Выбросить мне надо было — других, и я бы посадил машину! Они меня задолбили. Справа Талалакин сидел и тоже повторял: “Ну, что, командир, покидаем?” Вел он себя неактивно...” Поэтому в разбирательстве с военными Алексей Андреевич Туполев принял такую позицию, что какая-то вина экипажа есть. Потому, когда решался вопрос о компенсации, он отдал опытную машину ВВС за эту погибшую. Хотя, строго говоря, поступил неправильно. Потому что это было форс-мажорное обстоятельство, не зависевшее от нас и от военных.

Алексей Андреевич не хотел подставлять летчиков. Он решил пожертвовать машиной. Это характеризует А. А. Туполева. Он решил, что пусть лучше вина будет на самолете, а летчиков надо как-то защитить. Это его стиль... Павлов не разобрался. У нас была система обзора хвоста с волоконной оптикой. Штурман мог посмотреть, но... Да все они... Видно было, что хвост не горит...» (В связи с этим замечанием Валентина Ивановича мне вспомнился его же рассказ о том, как о летчиках заботился Андрей Николаевич Туполев. Как известно при проектировании самолета Ту-144 столкнулись с немалыми трудностями в обеспечении обзора из кабины экипажа на взлете-посадке. Тогда возникла необычная идея: сделать фонарь снизу. Сделали макет. Показали Андрею Николаевичу. Он сказал: «Вы мне это бросьте. Я психологию летчика менять не собираюсь. Фонарь должен быть где положено».)

Причину неоправданной потери самолета Ту-160 И. К. Ведерников видел еще вот в чем: «Когда писали РЛЭ (руководство по летной эксплуатации), некоторые рекомендации перенесли с других машин на этот самолет необдуманно. Если загорается двигатель на “95-й” — надо покидать машину! Потому что там чуть нагрелось крыло — оно отваливалось! А здесь двигатели на пилонах висят. За дорогостоящую машину можно еще побороться. Да и катапультирование — не подарок экипажу. Но рекомендация, подготовленная военными, — та же: покидать!»



*Опытный сверхзвуковой бомбардировщик Ту-22М3*

# Махалин, Воронченко

**Р**ешение стать военным созрело у коренного москвича Саши Махалина рано. Уже с 15 лет он летал: сначала, в 1961 году, — в планерном аэроклубе, а потом — в армии. Решение это никак не одобряли окружавшие. Его даже жалели: тогда приходилось слышать, что в армию идут лишь идиоты, а выходят оттуда люди еще более поглупевшими. Здоровья совсем не богатырского, он пять раз проваливал медкомиссии, даже кого-то просил пройти комиссию за себя — по сердцу. Врачей всегда боялся, но желание стать летчиком было сильнее, чем страх перед врачами. Тогда в Москве работали четыре аэроклуба, не считая аэроклуба МАИ! Был еще пятый — парашютный! То есть возможности стать летчиком были тогда значительными. Пожалуй, самым ярким событием жизни Саши Махалина, как он считает, было участие в торжествах, посвященных 40-летию советского планеризма, в гостинице «Юность» в Москве. «Это было собрание элиты, — вспоминал Александр Васильевич. — Я, мальчишка, человек достаточно стеснительный, оказался среди удивительных людей, людей, которые выбрали целью своей жизни, как это ни звучит сегодня громко, служение отечеству. В тот вечер у меня все фонтанировало, взрывалось внутри! Было крайне интересно! И все “великие” были доступны! Тогда уже, в 16 лет, я знал Анохина, Верникова, других знаменитых летчиков, многих из которых увидел впервые. Всех покорила тогда блестящая, по-царски нарисованная Арцеуловым стенная газета...»

Мне доводилось писать об этом памятном торжестве 1963 года в книге «Сергей Анохин со товарищи». Для Махалина полной неожиданностью явилось то, что на том празднике отечественного планеризма, оказывается, присутствовал и Сергей Павлович Королев. Именно тогда он, человек «закрытый» и известный в качестве главного конструктора лишь узкому кругу, решил назначить Анохина командиром отряда космонавтов-исследователей своего ОКБ. Тогда же Махалин загорелся желанием поступать в Оренбургское авиационное училище. Рвался он в училище Качинское, истребительное. Но туда путь был закрыт, и он смирился с выбором Оренбургского бомбардировочного училища, о чем в дальнейшем не пожалел. Во-первых, училище это было знаменито тем, что брало свое начало от исторической Гатчинской школы, а, главное, его курсанты одними из первых стали осваивать... истребитель-перехватчик Як-28!

И о Школе летчиков-испытателей Махалин знал и мечтал с тех самых 15–16 лет, когда познакомился с живыми самолетами, планерами, когда регулярно стал посещать праздники в Тушине, встречаясь со знаменитыми авиаторами. Общение предыдущего поколения с молодежью было активным и действенным. «Старики» зажигали «молодежь» — это не в пример нынешнему времени было повседневным и естественным.

В армии был не самый лучший — армейский климат, но была летная работа, притом хорошая, в отличном полку — 9-м Гвардейском ракетно-носном минно-торпедном полку, базировавшемся в Североморске. Этот краснознаменный полк, к сожалению, ныне расформирован, как и родное училище Махалина и его товарищей. Полк был лучшим на Севере и, возможно, во всей морской авиации. Летали в полку с богатыми боевыми традициями на самолетах Ту-16 в основном, притом летали много. Когда молодой летчик почувствовал себя достаточно подготовленным, он поехал в Жуковский. «Клянчил, обивал пороги года три, наверное, — вспоминал он. — Оставалось сильно “намылиться” и проскользнуть. В те времена это считалось верхом счастья...» Школу уже прошли известные ему инструктора Фирсов, Севанькаев, Матвеев...

Впервые встретившись с летчиками старшего поколения в Школе и в ОКБ Туполева, Махалин удивился тому, что речь шла уже в основном о хорошем распределении, о деньгах, о выгодной работе, об условиях жизни. Здесь кипела «профсоюзная жизнь», в то время как жизнь в аэроклубе была наполнена романтикой. Промежуточное положение занимала армия: шелкни каблуками и исполняй!

Далеко не все воспоминания Александра Васильевича светлые. «Меня на туполевскую фирму тянул самый авторитетный там человек, — говорил он. — Но я потом с ним поругался, и это неприятная для меня тема. У нас на фирме произошел социальный взрыв, от которого всем стало плохо...

— Вы имеете в виду Еяна?

— Да! Поймите мое состояние: он меня в итоге брал, он меня тянул. И я вдруг оказываюсь в противоположном лагере, да еще чуть ли не идеологом! Каково?! Предательство? Эдуард Ваганович — личность противоречивая. Началось все с того, что он прилюдно оскорбил более старшего человека. Когда он выговаривал Фирсову и другим, кто был моложе его, то это можно было определить, как: “гонял”, “делал втык” — это бога ради; гонял младших! Но когда он оскорбил более старшего, притом очень жестко, с употреблением недозволенных приемов, приплетая и денежную составляющую, — это было уже нетерпимо!.. С этого все и началось. Он уперся, и оппозиционеры уперлись. В итоге фирма рассыпалась. Может быть, развал начался чуть пораньше, когда ушел Якимов, — но это уже я знаю понаслышке! Когда ушел Якимов, сразу возникла возня вокруг “руководящей табуретки”...»

Так после разговора с Махалиным я впервые узнал о конфликте Э. В. Еяна еще и с И. М. Сухомлиным. Не узнал его первопричины. Но,



помня, что Эдуард Ваганович не был ангелом, не забывал также, сколько натерпелись самые разные люди... от Ивана Моисеевича. Появилось новое объяснение причин развала некогда могучей фирмы. Но я не стал понимать лучше, как же все-таки другие взрослые дяди, сильные, смелые, талантливые, с таким трудом пробивавшиеся к любимому делу, могли позволить, чтобы «с этого все и началось», а испытательная работа кончилась. Все это выглядело противоестественно, в чем-то по-детски. Потом выяснилось, что и Сухомлина Елян никак не унижал, потому как, по словам бывшего начальника базы М. В. Ульянова, одинаково уважавшего обоих летчиков, Эдуард Ваганович не был способен на это по своей природе.

Елян говорил: «Махалин — летчик средний. А как человек — одно слово: интраверт! Вытащил я его из беды! Его же судить хотели! На Севере есть аэродром “Остров” — оттуда я его вытягивал. Просила нас об этом наша библиотекарша — он ее родственник. Она обратилась к Благовещенскому, а тот — ко мне. Там Махалин был в таком дерьме, о котором не хочется говорить, — и вот тебе результат! Я на это, как и на другие несправедливости, уже внимания не обращаю...»

Не знаю, из той ли области эта история, но знаю, что нередко ненависть людей, оказавшихся спасенными из унижительного положения, обращается против спасителей — как единственных или немногих свидетелей их унижения и слабости... Благодарными остаются лишь самые совестливые...

Махалин особенно много летал по программе испытаний «45-й» машины. Первое его серьезное ЧП — пожар двигателя — случилось на ней в 1989-м. Этот самый экземпляр двигателя горел на стенде на заводе после сборки, и все время к нему были какие-то претензии: он был перенапряжен по температуре. В полете пожар произошел на высоте 6000 м. Начался он в неконтролируемой зоне, в районе форсажных створок. А там датчики не ставили — то ли потому что они сгорали, то ли еще почему-то. Первая вспышка пламени дошла до датчика, но сигнал «пожар» мигнул и тут же погас. Перед этим у Махалина с Юрием Шеффером в испытательном полете на той же «45-й» уже случалось «нормальное» ложное срабатывание. Тогда они быстро зашли на посадку, выключать двигатели не стали и закатились на малый старт, куда тут же подъехали в полной готовности «пожарки». «Мы сидим все в дыму (дым пошел по другой причине), — вспоминал Александр Васильевич. — Сидим как герои какие-то. А потом нам старшие товарищи и говорят: “Ну, нашли, чем хвастаться!” Эти самые ложные срабатывания случались у нас “через раз”. Это сыграло свою роль. Я подумал: наверное, еще одно ложное срабатывание! Теперь вообще меня обсмеют... Единственное, что я сделал, — не стал дожимать задание и сказал экипажу: “Все! Задание кончаем — пошли вырабатывать топливо в зону!” Совсем было бы хорошо всех выкинуть и тут же коршуном сесть! Я знал, что аварийный слив топлива следовало производить лишь в случае крайней необходимости. После него требовалось долго и основательно сушить машину, да и восстанавливать

утерянное оборудование. С керосином были перебои, я и подумал: “Ну вот, если сливать, то 50 тонн керосину пойдут псу под хвост! Начнут меня “хвалить”, могут и прибить!” Потому стал вырабатывать топливо. А огонь-то, оказывается, и не прекращался! 15 минут тлел-тлел, карабкался-карабкался. И потом — дошел, да проявился серьезным салютом! Тогда все и кончилось: кончилось управление, кончилась радиосвязь...

— Хорошо, не взорвалась!

— Ваша правда! Вообще-то я думал: всё — приплыли, отлетались. Сейчас как шарахнет! Ведь как случилось у моего однокашника Толи Кумракова. Он вернулся с задания на Ту-22 и начал вырабатывать топливо. У него разлетелась турбина. Ее раскаленные куски прошли сквозь пустые топливные баки, и произошел взрыв. После этого у него отвалилось крыло... Я, естественно, все предыдущие случаи изучал, отработывал и помнил. Собственно, вся жизнь испытателя заключается в этом: сидишь и перебираешь варианты — это было, это было...

— То есть для анализа у вас времени тогда хватало?

— Я даже не про время говорю. Я говорю о том, что голова постоянно моделирует вероятность и опасность того, что при этом может произойти. Поскольку топливо из некоторых баков выработалось, они оказались пустыми, и, если неровен час, какая-то искорка попадет туда, — это взрыв! Господи, мало ли их взрывалось у нас на аэродроме?! И при мне, и до меня.

— И вы всех выбросили или каждый самостоятельно прыгал?

— Произошла веселая вещь, — отвечал Махалин. — Оператор Сергей Рыбин “ушел” по команде, а навигатор Игорь Панов, у которого был второй или третий полет на этой машине, не сразу нашел ручку сброса фонаря и замешкался. Но я сижу — жду. Становится-то все хуже и хуже! И мы уже вертим “бочку” потихонечку. Машина ведет себя, как ей хочется, а не как мне нужно. Второго летчика, Сергея Абрамова, я подключаю к управлению: “Давай помогай мне”. Он помогает мне, а сзади по-прежнему тишина. Ну, я и думаю: сколько мы так будем сидеть? Будем ждать, когда отломится крыло или взорвется? Скорость была... минимальная. Уже в “штопор” надо было падать или сваливаться.

Из-за того, что скорость падала, движок уже не тянул, а форсаж разжигать было нельзя: после того, что произошло, это запрещалось по инструкции. И мы потихонечку снижались. С таким темпом снижения я надеялся дотянуть до полосы и сесть. Кончилось все на высоте около 4000 м, когда упало давление в гидросистеме — из-за того, очевидно, что трубопроводы перегорели, — вытекла вся жидкость и управлять было уже нечем.

Когда понял, к чему дело идет, когда машина стала колебаться вся, я подумал: ну, все! Стали по очереди отключаться каналы, системы. Для очистки совести я спросил, хоть и понимал, что сам-то я уже никуда отвернуть не смогу: “Порекомендуйте курс! Куда надо отвернуть?” В итоге, дай бог здоровья руководителю полетов (я с ним так и не выпил), он сказал без колебаний: “Покидайте самолет!” То есть здесь сошлось мое представление о развитии событий и руководителя (наверное, он осоз-

нал, что происходит: мы пропали со связи, и, видимо, оператор, переключившись на аккумуляторы, на какое-то время связь восстановил). Тогда я со спокойным сердцем дал команду: "Пошли!"...

— То есть они были подготовлены к тому, что вы их выбросите?

— Да! Но в известной мере. Потому что сильно пугать экипаж нельзя. И потом, неровен час, "сзади" кто-то мог отвязаться! Во-вторых, вдруг куда-то потянулся. То есть надо, чтобы они уже понимали, что происходит. Я сдерживал матерщину, понимая, что пишет все магнитофон. Это отвлекало, но тем не менее... Мне до сих пор неприятно слышать эту запись, но не стыдно. Дословно я говорил следующее: "Серег!" — и жду его ответа. Он: "Да!" — "Ты готов? Надо уходить!" — "Готов!" — "Пошел!" Жду следующего: "Игорь!" Тут тишина... Ну, думаю: или отвязался человек, или оборвалось что, или перегорело! А если сядут аккумуляторы, то я не смогу и его выбросить! Поэтому я уже без особой информации (второй-то меня видит) выбросил оператора на свой страх и риск! К счастью, обошлось..."

При катапультировании второго летчика машина продолжала крутиться, и пламенем порохового двигателя сильно обожгло Махалина. Покинув машину, он увидел вскоре, как она просвистела вниз и ушла в облака... Слава богу, все четыре купола были наполнены и шли через облака вниз, к земле. После относительно удачного приземления всех членов экипажа случился комичный эпизод, который им особенно запомнился. В деревне «парашютистам» сообщили: «Ой! А перед вами тут какой-то самолет упал!» «Так это наш! — отзываются они и спрашивают: — Никого он там не задел? Ничего там не растет? Не строится? Никто там не живет?» «Нет, — говорят, — он в болото рухнул. Дыму было — ужас». Кто-то рассказывал: «Петровна пошла в лес, и когда грохнуло, она побежала назад. Ее спрашивают: "Ты чего без грибов-то?" Она отвечает: "Расхотелось!"»

«Второй пилот на радостях собрал детвору, — продолжал Махалин, — и давай распиливать сигнальные ракеты с нашего парашютного снаряжения, какие-то там еще прилады разворачивать, достал детишкам из неприкосновенного аварийного запаса (НАЗ) шоколад, сок... Словом, утренник устроил..."

Махалин вспоминал, что все до единого члены экипажа получили при катапультировании совершенно одинаковые переломы позвоночника — 7-го и 8-го позвонков. Сказались недостатки катапультирных кресел, и они были впоследствии дооснащены новыми — ножными и дополнительными поясными — притягами. Больше двух месяцев все четверо провели в больнице, а к полетам смогли приступить, восстановившись, только через год. Впрочем, Сергей Рыбин медицинскую комиссию не прошел и стал инвалидом.

У М. В. Ульянова свой взгляд на аварию Махалина на «45-й»: «Тут у него рассуждения нелогичные: ведь все равно 50 тонн керосина надо сжечь — для того, чтобы сесть... А дело было как. У него на взлете то ли оборвалась, то ли треснула труба, подводящая топливо к форсункам фор-

сажной камеры. Топливо лилось в гондолу... После взлета у него промелькнула лампочка “пожар”, потом она погасла. Потом начали по очереди отказывать агрегаты, которые стоят в хвосте двигателя, в частности “положение створок”, “температура”. То есть были следы какого-то ненормального состояния. Это не в осуждение летчика, он сделал все так, как мог. И к нему не было высказано никаких претензий. Но “диванные” рассуждения подсказывают, что у него начались отказы. Двигатель надо было выключить, он этого не сделал, не закрыл этот самый пожарный кран. И после этого надо было вырабатывать топливо. Хотя в принципе по условиям прочности предусмотрена посадка с максимальным весом. При этом допускаются какие-то поломки и де-



*А. В. Махалин, В. Л. Лайхтер,  
И. Н. Горсткин*

формации... А он продолжал лететь с работающим двигателем. Он, очевидно, не понимал, что у него пожар. И у него начал разрушаться хвост. Мы нашли даже отвалившуюся кормовую пушку. Она упала какому-то мужику во двор. Он ее поначалу заташил в погреб — решил приладить к чему-нибудь. Потом подумал и сообщил властям, что к нему в огород прилетела такая штуковина. Дошло до того, что Махалин в конце концов включил аварийный слив. Но после этого машина превратилась в огненный шар. Дело в том, что на “45-й” машине слив происходит из трех точек: две из них под каждым крылом и третья — под фюзеляжем. Экипаж катапультировался...»

Одна из самых памятных для Махалина катастроф произошла с его «участием». Она случилась в испытательном полете строем его самолета Ту-22М, на который налетел сопровождавший его сзади и сбоку (в правом пеленге) самолет Ту-134, который пилотировал В. В. Павлов. По поводу причин трагедии, случившейся с экипажем Ту-134, Александру Васильевичу интересно было услышать от меня информацию о результатах математического моделирования в ЦАГИ процесса сближения этих двух самолетов. Для нас этот анализ был важен еще и потому, что на «134-й» погиб наш научный сотрудник Володя Галкин, именно он вел видеосъемку процесса обтекания элемента крыла самолета Ту-22М, что было главной задачей этих испытаний. Анализ показал, что между ведущим самолетом (Ту-22М) и ведомым (Ту-134) при их определенном (чрезмерном)

сближении могло произойти неодолимое взаимное притяжение чисто аэродинамического характера. Подобное случалось и прежде, и не только у нас в стране...

Махалин страшно расстроился вместе с тем, когда услышал от меня особое мнение одного из специалистов о причинах катастрофы экипажа Павлова. Как полагал этот специалист, все дело заключалось не в том, что у Павлова не было опыта полетов в столь плотном строю (как считали некоторые другие), а в том, что командир «45-й» Махалин «резко отвернул», увидев опасность столкновения. Вот это, по общему мнению, действительно несправедливое: «отвернул» — резануло слух Махалина, и он сказал: «Либо человек, употребивший слово “отворот”, ничего не понял в том, что случилось, либо это старая вражда. Все, что произошло, лежит на поверхности! Мне неприятно доказывать очевидное, что я как профессионал строго выдерживал прямолинейное движение своей машины».

Это действительно никогда не вызывало никаких сомнений, ведь есть записи. Для военного человека, Махалина, это и вопрос этики. Есть жесткое профессиональное правило: ведущий не имеет права, не предупредив ведомого, менять положение, если ведомый занимается выдерживанием места в строю, тем более что Валерий Павлов пытался пристраиваться возможно ближе.

Я читал записи переговоров экипажа Махалина (часть их приведена ниже) и верил каждому его слову. Более того, я, признаться, вообще не понимал, что в этом плохого: отворачивать, если видишь опасность со стороны ведомого?

— Ну, это профессиональные тонкости, — не соглашался Александр Васильевич. — Таковы правила полета строем. Ведущий может шарахаться таким образом, как Вы говорите, когда он — инструктор, обучающий курсанта в училище полету строем. Курсанта! А когда это происходит на уровне боевой подготовки или такого рода работы, когда в кабинах сидят серьезные люди со значками заслуженных летчиков-испытателей на груди, в этих случаях подобная ситуация недопустима! Иначе получится не полет строем, который является инструментом эксперимента, а получится «воздушный бой»...

С Махалиным был совершенно согласен Севаньяев. Защищал он и Валерия Павлова, не видя в его действиях предосудительной личной инициативы: «Начальники просили Валеру подойти к “45-й” как можно ближе. Потом, естественно, все отказались. Он подошел настолько близко, что его “подтянуло” в спутную струю, и машина стала неуправляемой. Махалин на “45-й”, конечно, никуда не отворачивал, как шел, так и шел...»

Павлов много летал с Севаньяевым по программе испытаний самолета Ту-155 с газовым топливом, и ведущий летчик этой программы вспоминал эту и другие работы Павлова самыми добрыми словами: «Валера летал со мной на “водороде” — все время. Талалакин слетал, “пенки снял” — и на водороде, и на метане, а потом со мной все время вторым

пилотом летал Павлов — и по водородной, и по метановой программам. Около 70 полетов мы сделали на водороде и около 50 — на метане. Жидкий водород очень опасен, а жидкий метан — не опасен. Для их подачи требовались разные системы подачи, разные насосы. Двигатели также были доработаны так, что их можно было использовать и для метана, и для керосина. Валера много работал на тяжелых машинах: на “95-х”, “142-х”. Много мы с ним летали на “45-х”, на “134-й”, “154-й” — особенно — на Ту-154М. На Ту-154М мы много занимались автоматикой: полет по маршруту, заход на посадку, отработка навигационного оборудования. Это был опытный пилот, но поддался. Как поддался в свое время Кульчицкий. Я убеждал и Николая Евгеньевича не лететь. А он возражал: “Что же мне еще месяц ждать, на диване валяться? Погоду ждать?” Надо же было еще попасть в “окно”, чтоб спутники не засекали на полигоне. Надоело ему ждать — вот он и полетел. Так и Валера поддался. Хотя был сильным пилотом...»

Ульянов, прочтя эти строки рукописи, возмутился: «Опять севанькаевские измышления про Кульчицкого. Действительно, работа была тяжелая. Если была отцепка ракеты, то под все спутники-разведчики попадаешь, включая спутники оптического наблюдения, а если наводились на цель без отцепки ракеты, то попадаешь на спутники “радиолокационного” наблюдения: был режим полета самолета “верхом на ракете”, когда на самолетный прибор управления выводились команды с ракеты. Летчик по командам ракеты должен был долететь до цели. Под оптическими спутниками лететь “верхом на ракете” можно было, потому что отцепки физической не было. Она была только математической. А под радиолокационными — летать запрещалось. Было известно расписание пролета спутников. Следил за ним полигон во Владимировке. Хотя когда мы выкатывали Ту-160, у нас тоже предпринимались меры предосторожности. Выкатывали ночью. Днем прикрывали самолет топливозаправщиками, чтобы не видно было с горы на автомобильном шоссе. То есть действительно были ограничения. Но никто не заставлял Кульчицкого лететь...»

Понимание товарищей особенно ценно, когда среди них есть сомневающиеся в твоей правоте... Это касается и катастрофы экипажа В. В. Павлова.

Ниже приведена посекудная запись переговоров экипажа самолета Ту-22М № 3005 (позывной «472») в том трагическом полете 9 сентября 1994 года (КВС — командир воздушного судна А. В. Махалин, 2 л-к — второй летчик Б. И. Веремей, Шт. — штурман Г. В. Федосеев, Операт. — бортоператор Б. А. Грищенко, РП — руководитель полетов, «760» — самолет сопровождения, командир экипажа В. А. Павлов).

0-00 КВС: Часы, взлетаю.

2 л-к: Двигатели нормально.

КВС: Хорошо.

Шт.: Скорость растет.

КВС: Продолжаю.

Шт.: 320, 340, 360.

0-35 КВС: Подымаю.

Шт.: 380, 400.

0-45 КВС: Шасси убрать.

Шт.: 430... высота растет.

2 л-к: Шасси убираются.

1-00 КВС: Курс 90.

1-05 2 л-к: Шасси убрано.

КВС: Гена, курс 90, три.

Шт.: «472», взлет норма, курсом 90, набор 3.

1-17 РП: «472», набирайте 3 тысячи.

Шт.: Набираю.

2 л-к: Кран шасси нейтрально?

1-25 КВС: Нейтрально.

1-55 КВС: Горизонт.

«760»: «472», ты далеко?

2-00 Шт.: Удаление 15, 3 тысячи занял.

«760»: Хорошо, у меня 25 удаление, 2300 пересекаю.

2-20 РП: Градусов 15, между вами 10.

КВС: Наблюдаю.

2 л-к: Он слева.

КВС: Я вижу.

2 л-к: Справа ему надо, да?

Шт.: Он должен справа от нас быть.

КВС: Он там будет.

.....  
4-00 РП: «760», по плану работайте, парой.

КВС: Я его потерял, Борис Иванович.

2 л-к: Я его вижу, вот он здесь, в моем секторе.

«760»: «472», удаление какое?

КВС: 36.

2 л-к: Над этими озерами там, в районе...

.....  
6-45 2 л-к: Метров 200 ниже нас.

Шт.: Наблюдаю.

КВС: Догнали мы его.

Шт.: Подходим к траверзу... Выходи на режим.

6-58 КВС: «472», устанавливаю 480.

«760»: Все, наблюдаю тебя.

Шт.: От тебя слева под 90... Выше 200.

КВС: Наблюдаешь?

7-15 «760»: Наблюдаю.

КВС: 480, на режиме, подходи.

КВС: Боря?

Операт.: Готов.

7-45 КВС: Режим: высота 3, скорость 480.

Операт.: Включил.

7-53 Шт.: Стоит рядом, под правым.

КВС: Хорошо.

Снизу.

КВС: Боря, первую группу, да?

Операт.: Да, первое положение стоит.

7-55 КВС: И начинай.

8-00 Шт.: Очень близко, под нас ушел.

Операт.: Второе положение.

Шт.: Вверх.

8-07 ВОЗНИКНОВЕНИЕ ПОСТОРОННЕГО ШУМА, ВЕРОЯТНО,  
ОТ УДАРА.

Шт.: Произошло столкновение!

2 л-к: Как же это он подлез?

Шт.: Столкновение произошло, с «45-й» нормально.

КВС: Подожди ты, нормально.

8-19 2 л-к: ..... посиди .....

КВС: «760», как ты?

СИЛЬНЫЙ ФОН (КРАТКОВРЕМЕННО) — от «760-го».

8-30 КВС: Так, смотрим оборудование.

8-40 СИЛЬНЫЙ ФОН, ОБРЫВАЮЩИЙСЯ ГРОМКИМ КРИКОМ  
(СЛОВА НЕРАЗБОРЧИВЫ) — от «760-го».

КВС: Движки? Следите за режимом. Боря, следи за электрикой.

Операт.: Генераторы в норме.

2 л-к: Нормально, нормально.

8-50 РП: «760», доложите обстановку.

Шт.: «760-го» не слышно, ушел.

Он под низом был.

«472»: пока нормально.

.....  
12-13 КВС: Боря, крыло не видишь сзади? Он прямо в крыло...

Операт.: Крыло помято... В районе последней трети крыла.

2 л-к: Законцовка, да?

Операт.: Да, последняя треть.

КВС: Так, керосина у нас там нету, да?

Операт.: Оно не только помято, оно еще и порвано.

2 л-к: Так, движки у нас нормально, топливо держится.

.....  
15-10 2 л-к: РУД'ами старайся не двигать.

КВС: Чуть-чуть она потряхивает чего-то.

2 л-к: Правильно, деформирована. Ударил.

Неизвестно, чего она там.

Сейчас у нас одна задача — шасси.



Да вроде летит нормально, управляемость нормальная.

КВС: Сплюнем.

16-00 2 л-к: С прямой будем садиться. Понял, да?

КВС: Да, да, да.

.....

19-20 КВС: 1000 заняли.

Шт.: Удаление 40.

КВС: Наверное, 420, не меньше, вес солидный.

2 л-к: Да, 420, и...

КВС: И что получится. Главное, чтобы колеса вышли.

2 л-к: Шасси, шасси сейчас основное.

А потом будем за углом смотреть.

Шт.: А слить не можем?

2 л-к: Какой слив, ты что? (нецензурное).

РП: Прибой 302, удаление 28.

КВС: Ну, чего, выпустим колеса?

2 л-к: Даем, помолясь.

.....

РП: «472», на посадочном 22.

Шт.: 22, подхожу к глиссаде, по глиссаде.

Операт.: Запускаю ВСУ.

Шт.: Шасси выпущены, зеленые горят.

21-25 РП: Удар был у вас?

КВС: Был.

Шт.: Был.

2 л-к: Был, был.

22-00 Операт.: ВСУ запущено.

2 л-к: Угол 8, да?

КВС: Да, 7—8.

КВС: Чуть надо добавить.

24-15 2 л-к: Карту.

Шт.: Шасси, крыло есть.

2 л-к: Выпущены, зеленые горят.

Автомат тормозов включен.

ВСУ запущено.

Давление гидросистем — норма.

Предкрылков не будет.

Фары.

Обдув колес включен.

Шт.: К посадке готов.

РП: Разрешаю, ветер 300, 3 м/с.

Шт.: 460.

2 л-к: Обороты я убирать буду перед полосой.

Шт.: 100, 80, 60, 50, 40, 30, 25, 20, 15, 10, 8, 430.

26-00 КВС: Малый.

КВС: Парашют.

2 л-к: Дал парашют.

КВС: (нецензурное), что ж там с Валерой?

2 л-к: Что? Упали, что с Валерой.

Шт.: Упали.

.....  
2 л-к: Мы сейчас увидим, что у нас.

Мы же зацепили фюзеляж в основном.

КВС: Да, и шли мы на автопилоте.

2 л-к: Они нас потеряли, видимо, понимаешь.

РП: У вас самолет как, нормально?

2 л-к: Едем.

КВС: Ген, может быть, сел где-то.

Операт.: Удар вообще-то был не такой сильный.

2 л-к: Ну, как это не сильный (нецензурное).

КВС: Сильный, у нас вырубило АБСУ.

2 л-к: Ты что, не сильный, удар сильнейший был, по-моему, хвостовым оперением...

Эта фонограмма ярче любых комментариев свидетельствует о том, что происходило на борту Ту-22М. Одно можно сказать: никакого «отворота» ведущего самолета не было.

«Столкновение с Ту-134 было очень неприятным, — вспоминал Александр Васильевич Махалин. — В нашем фюзеляже образовалась большая рваная дыра — размером больше, чем форточка задней кабины “45-й”. На расстоянии от стекла около 40–50 см! Если бы “134-ю” занесло еще чуть-чуть вперед, то мне убило бы “задний кабинет”. А кроме того, я представлял, где пришелся удар — там сосредоточена вся гидравлика. Я понимал, чем все это могло кончиться в очередной раз — картиной 1989 года, когда вырубилось управление. Успел подумать: господи, что же так не везет! И вот мы с великим Борисом Ивановичем Веремеем уговариваем сами себя... Я пытался пресекать всякие разговоры о том, что будет: ох и ах! Вы слышали запись? Я говорил только об одном... я спускал кобеля на “задний кабинет”... было очень непонятно, чем все это кончится.

Кстати сказать, если Вы помните, ровно через полгода в Киеве произошло абсолютно аналогичное столкновение. Если у нас, грубо говоря, это получилось по заданию, то у них один самолет наехал на другой после “ропуска”. Как там объясняли: солнце ударило в глаза, поэтому бывший ведомый (бывший, потому что командир дал команду на “ропуск”) начал отворачивать самолет в другую сторону — от солнца и не увидел, что он наезжает на “семидесятку” — Ан-70. Там, кстати, пилот, как и Павлов, пришел в испытатели тоже из аэроклуба. Дисциплина строя, прямо скажу, только в армии куется. В аэроклубах нет такого раздела подготовки, где вдалбливали бы законы полета строем...

— В старые времена на парадах летали строем и аэроклубовцы, — заметил я.

— Вы говорите о сталинских временах — тогда в аэроклубах был этот вид подготовки! — ответил летчик. — Потом полеты строим в аэроклубах отменили — это было опасно. Это — сложность вторая, после пилотажа и малой высоты. В Киеве, — продолжал Александр Васильевич, — случилось то, чего я боялся. Там “вырубили” самолет исследуемый, ведущий — Ан-70: он потерпел катастрофу, а столкнувшийся с ним самолет сопровождения сохранился. У нас самолет, который обследовали, уцелел, хотя и ему досталось, а погиб самолет сопровождения! И у нас могла быть похожая ситуация. Хотя не менее вероятной могла быть и та, которая случилась летом 2002 года в Германии при столкновении российского пассажирского Ту-154 с грузовым “боингом”, когда погибли обе машины с людьми!

Удар при нашем столкновении, повторяю, был весьма сильным, машина повела себя странно... Мы держали почти ту же скорость на посадке, где-то около 420, которая требовалась и по эксперименту. Даже при небольшом превышении скорости начиналось какое-то непонятное дрожание машины. Самое обидное: погода была — “молоко”, видимость отличная: “миллион на миллион”.

Потом дня два-три мы не выходили на работу. Но нас вызвали, поскольку надо было как-то свидетельствовать на аварийной комиссии... У нас была слабая надежда, что и тот самолет останется цел. Мало ли по какой причине его экипаж не выходил на связь. Я искренне надеялся, что он где-то сядет. Это, конечно, не самое светлое воспоминание. Но с другой стороны, не было паники, не было суеты! Когда мне штурман сказал: “Идет на нас!” (это к разговору об отвороте), я понял, что надо что-то делать. Не то что понял, а нормально прореагировал: надо улепетывать! Но вот здесь как раз произошло обратное: я сидел и понимал, что не имею права двигаться! Я не имею права куда-либо отворачивать, уходить вверх или вниз. Потому что в любом случае, когда ведущий начинает дергаться, то это получится не полет строим, а собачья свалка. Кстати, у Валеры так и было в предыдущих полетах. Он ни разу и не пристроился...

— То есть действительно опыта полетов в строю не было, и это могло сказаться?

— Я не буду говорить. Вот вы сами поговорите с Наилем Саттаровым, он предыдущий полет выполнял с Валерой Павловым. И он его просто прогнал! Очень неприятно, когда на тебя наскакивают сзади. Эксперимент заключался в том, чтобы он подошел как можно ближе. Я знаю, как это сложно. И я не буду его “страмотить”. Разговоры о том, как проходила пара предыдущих полетов, были уже потом... Я в свое время на Ту-16 летал в составе “девятки”, причем в хвосте самом...

— Это самое трудное место!

— Да, потому что вся эта “колбаса” играет, и самое “мокрое” место — в хвосте. А лучше всех, конечно, чувствует себя ведущий. Он идет либо на автопилоте, либо четко выдерживая параметры. По-другому строй не по-

лучится: ведущий обязан просто стоять “врытым”, вкопанным. Как говорил мне мой учитель полковник Спирин: “Ты должен на машине вертеть рулем и элеронами так, чтобы они бесконечно шевелились, как у рыбы плавники, но ты должен стоять на месте!” Я за свою жизнь не пристроился лишь один раз. И то только потому, что ведущий... “упал”! Наша “девятка” была единственной на флоте, ходившей строем на выполнение боевых задач, на бомбардировки... Вот, видите, заставляете меня хвастаться...»

Я же стал успокаивать летчика, ссылаясь на то, что мне говорил об этой катастрофе Владимир Андреевич Севаньяев, упрекавший «начальников», просивших Павлова подойти к «45-й» как можно ближе, но никак не Махалина на «45-й».

Что-то могут прояснить слова Э. В. Ельяна: «У Валеры Павлова была несколько замедленная реакция. У каждого человека есть своя постоянная времени. “Аэрофлот”, к примеру, дает в нормах постоянную полторы секунды — время принятия решения для “среднего” летчика. У Павлова, я думаю, это время могло быть и 2, и 3 секунды. У нас был такой случай. Я проверял его технику пилотирования, он управлял слева, с командирского кресла, и мы заходили на посадку на большую полосу — курсом 302°. Были грозовые облачка и турбулентная атмосфера, вихри. Мы прошли уже ближний привод, высота была около 8 м, и вдруг машина, попавшая в нисходящий поток воздуха, “посыпалась”. Я успел дать газ, и мы еле-еле выскочили. Он не среагировал! Я его спросил: “Ты что?!” Он не мог ничего сказать. То ли он в это время отвлекся, но как это можно на посадке?! Я об этом предупреждал и Васю Борисова, и Сережу Агапова: “Смотрите за Павловым!” И вот тот случай, когда его спас Артюхин, говорит о том, что он мог быть и не очень сконцентрированным. Он мог быть где-то в “другом месте”. Это для летчика нехорошо...»

У В. М. Разумихина был свой взгляд на причину этой катастрофы: «У Махалина с Павловым произошла глупая история. Махалин, который пилотировал “22-ю”, повернул самолет, и Павлов не успел отойти от него. Глупость получилась...»

Еще одна точка зрения — М. В. Ульянова: «На крыле “45-й” стояла “манжета”, и тепловизором надо было наблюдать картину ее обтекания. Надо было подойти поближе, но Павлов подошел слишком близко: левой стороной своего Т-образного стабилизатора он “облокотился” снизу в район 13-го шпангоута фюзеляжа — за кабиной “45-й”. То есть нос “134-й” оказался даже впереди носа “45-й”! От этого столкновения стабилизатор “134-й” отломился вместе с верхушкой киля. После этого отломившийся “кусок” снизу “обогнул” фюзеляж, проскользнул вдоль левой стороны фюзеляжа до левого крыла “45-й” и ушел вверх над крылом. Эту сложную траекторию установили по следам на найденном потом куске горизонтального оперения с кончиком киля “134-й” и на фюзеляже “45-й” (по следам вмятин, ссадин, краски...)

...Когда Павлов бросил машину, его вот эти борзописцы начали сильно дергать, в том числе и Матвеев. Павлов этого третирования не стерпел

и со злобы ушел в ЛИИ. Сложилось такое впечатление, что он потом все время хотел доказать: “Я еще вам покажу”. Поэтому и полез на рога... Единственное, в чем Валере “повезло” в этом роковом полете: предыдущий полет он выполнял с сыном, а в этот раз сына забрали на какой-то другой полет...»

Накануне Борис Веремей, узнав, что Павлов собирался в полет в одном экипаже с сыном, напустился на него: «Валера! Нельзя летать всей семьей! Не бери с собой сына!» Валерий отнесся к этому предупреждению внимательно...

Автору особенно обидна эта катастрофа: в ней и мы, сотрудники ЦАГИ, потеряли близких людей. Слабым утешением служит то, что подобные беды подстерегают не только нас. 8 июня 1966 года в 11 милях севернее Бэрстоу в Калифорнии произошла похожая катастрофа второго экземпляра уникального самолета ХВ-70 «Валькирия» AV-2. Машину пилотировали летчик-испытатель фирмы «Норт Америкен» Эл Уайт и пилот ВВС Карл Кросс. Сопровождали опытную машину несколько самолетов. Один из них — F-104, пилотируемый летчиком-испытателем НАСА Джо Уолкером, врезался в конец правого крыла «Валькирии». F-104 потерял управление, загорелся и снес вертикальное оперение «Валькирии», повредив ее левое крыло. Уолкер погиб мгновенно. ХВ-70, стоимостью 500 миллионов долларов, еще несколько секунд после столкновения продолжал горизонтальный полет. После этого он накренился на правое крыло и вошел в перевернутый плоский «штопор», теряя топливо из поврежденного левого крыла. Уайт успешно катапультировался.

Джо Уолкер был опытным летчиком-испытателем. Его общий налет составлял 5000 часов, из них 750 — на самолете F-104. В связи с катастрофой ХВ-70 много вопросов было именно к нему. Но никто не знал точно, что же произошло...

Проблема интерференции (или взаимного аэродинамического влияния) близколетящих самолетов особенно актуальна, естественно, для «связки» самолетов. Возможности использования летающих авианосцев исследовались в США, как и в СССР, еще в 1930-е годы. В США известны опыты с истребителями, подвешенными вместо бомб в бомболюке тяжелого бомбардировщика В-36. На этом самолете, а также на В-29 исследовалась подвеска легких самолетов на концах крыльев носителя. Известен случай, закончившийся в 1953 году тяжелой катастрофой: из-за воздействия мощного концевых вихря с крыла В-29 соединенный с ним (крыло к крылу) истребитель сорвался и затем врезался в конец крыла В-29. Это привело к гибели экипажей трех самолетов: того самого истребителя — реактивного «Рипаблик Тандерджет», самолета-носителя В-29 и еще одного такого же истребителя, подвешенного симметрично — на противоположном конце крыла В-29. Практическое применение для целей разведки нашло (с 1952 по 1956 год) использование стратегическим воздушным командованием США самолета «Рипаблик Тандерфлэш», подвешиваемого в бомболюке самолета В-36...

Катапультирование у Махалина произошло в 1989-м; а катастрофа экипажа Павлова — в 1994-м. После нее, понимая, что работы нет, но доброжелатели могут сказать какие-то неприятные слова в его адрес, Александр Васильевич, восстановившись год спустя, продолжал летать. В первом же полете на «45-й», во Владимировке, на взлете отказал один двигатель самолета. «Это было очень неприятно для психофизического состояния, — вспоминал летчик. — Причем отказ был косвенно похожим на тот, который случился при катапультировании в 1989-м. Там тоже стало разогреваться масло, подошло уже к пределу, и я понял, что оно не остановится, — пришлось выключить двигатель. Ситуация без малого похожая. Там тоже потихонечку грелось масло. Но пожар начался, не доходя... масло еще не успело “разойтись”, когда начался пожар. Словом, похожее. И я думаю: “Ну, вот! Сколько же можно звонить?! Звончек прозвучал! Звончек! Потом, к счастью, обошлось”...

— Я не понял, как вы сели во второй раз на «45-й». На одном двигателе?

— Да!

— На форсаже?

— Нет, она была не так уж загружена. Но двигатель работал на максимальном режиме. Второй двигатель работал хорошо. Мог разжечь и форсаж, но хватило максимальной тяги. Зашел и сел...»

Автору особенно интересно было беседовать с Махалиным, потому, во-первых, что он серьезно изучает историю отечественной авиации, а во-вторых, потому, что у него было особенное отношение к одному из «моих» главных героев среди туполевцев — Михаилу Александровичу Нюхтикову. Он говорил: «На мой взгляд, Михаил Александрович — один из редких советских испытателей. Он — один из самых удивительных долгожителей (обычно летчики все-таки быстрее уходят в лучшие миры), но он молодец не только этим. Он, пожалуй, один из тех, кто был не просто пилотажгой, но думающим человеком. Он сделал так много для нашей авиации, что охватить и осознать это непросто. Это уровень Громова, Седова. Он вместил в себя огромный отрезок развития авиации. И не изменился! Ни деньги, ни слава, ничто его не изменили, не испортили! Он был поразительно доступен и абсолютно не кичился тем, что он — Нюхтиков. Он отличался от многих. Вы посмотрите на сегодняшних начальников. Этские гоголевские типы! А Михаил Александрович при необъятных размерах его личности был скромнен. Говорил не как Михаил Царев или Ростислав Плятт, но был при этом понятен. Нет, он был велик...

— Вы не представляете, как меня это радует. Потому что ваши же летчики некоторые поругивали меня: “Нашел о ком писать — о скучном, неинтересном человеке”. А для меня — это глыба.

— Знаете, иные меломаны вопрошают: “Что такое Рахманинов, что такое Чайковский? Вот Гарик Сукачев — это я понимаю!” Таков уровень интеллекта — и летчиков тоже. Тот, кто считает занудным Нюхтикова, не знает истории и зря пришел в авиацию... Он состоялся как выдающийся испытатель, не меньший, чем, скажем, Стефановский. Но на-

сколько же он удивительно скромнен. Я имел счастье общаться с ним на корогке, в рабочей обстановке, в летной службе. Я понимал, чем Господь Бог одаривает меня. И я не спешил от него отделяться. Это все равно что отделяться от братьев Райт.

— А некоторые из ваших ребят сетовали: “Бывало, встретишь Нюхтикова, он начинает о чем-то нудно рассказывать, не знаешь, как от него избавиться”.

— Это их беда! Между прочим, столкновение Ту-154 с “боингом” в Германии — это свидетельство разрушения школы, школы летания, которая была создана вот такими, как Нюхтиков. Наша испытательная школа идет по этой же дороге. А это же почти невосстановимо. Былой уровень может быть достигнут неимоверными жертвами... То, что происходит с отраслью, это экзекуция, а то и хуже. Иметь такие возможности, такой фундамент! Такое количество поколений! Живых, действующих! Пустить это все под откос?!»

Мы еще долго возмущались тем, что разрушители не безграмотны, как могло показаться кому-то поначалу, а действуют осознанно, целенаправленно и нагло...

Я спросил летчика о его писательском труде. Он ответил неохотно: «Книги мои пока не изданы, о них рано говорить. Я пытаюсь писать сейчас о ранних временах. Если Бог даст пожить, наверное, “доеду” и до наших времен. Ведь в принципе это единая ткань историко-документальная. До нынешних дней сохранялся принцип, считающийся благом для авиации: летное ремесло передается из рук в руки. Но если произойдет еще разрыв и в этом, то мы станем государством Австрия. Мощная авиационная держава в Первую мировую войну, Австрия сегодня не производит даже комплектующих для самолетов...»

Это больная для автора тема. Годами с самого начала развала министерства авиационной промышленности он в своих книгах, журнальных и газетных публикациях, в устных выступлениях пытался говорить о бедственных последствиях предпринимаемого неграмотного и злонамеренного реформирования оборонной отрасли. Сейчас наконец об этом начинают говорить не так тихо, и не только низы... Был бы толк...

Впрочем, читателя ждет новый интересный человек...

Геннадий Владимирович Воронченко всю жизнь мечтал быть военным моряком, так что летчиком и испытателем стал, можно сказать, случайно. Родился он в Германии в 1946 году в семье военного, и военная служба была обычным делом для многих его родных в разных поколениях. «Я происхожу из старинного дворянского рода — войскового, — говорил он. — Мы служим России 400 лет. Мои предки воевали с Богданом Хмельницким, когда присоединяли Украину к России, они участвовали во всех войнах, которые вела Россия...»

Впрочем, его собственная дорога в военные начиналась непросто. Когда он заканчивал среднюю школу (в 1964 году), медицинская комиссия в Чите, где они жили тогда, признала его негодным к воинской служ-

бе вообще — не только в авиации. Здоровьем пришлось заняться основательно. Юноша стал мастером спорта по стендовой стрельбе. И в то время, когда его одноклассники веселились на выпускном вечере, он должен был принять участие в первенстве Союза в Москве. Оказавшись вдруг в центре России, юноша решил, не возвращаясь домой, в далекую Читу, попытаться все же прорваться... в авиационное училище. Не имея никакого направления, из Москвы он подался в Ейск. Возникло немало сложностей, в том числе опять-таки по медицине. Но риск оправдался: принимая во внимание то, что он из потомственной семьи военных, что он мастер спорта, жаждущий стать летчиком, закрыли глаза на некоторые огрехи в здоровье и приняли его в знаменитое Ейское высшее летное училище летчиков. Очевидно, у него были хорошие природные данные, завидное упорство, и после окончания училища в 1968 году он был оставлен там инструктором. Грамотный, методический подход к летной подготовке, комплексный анализ полетных ситуаций помогли ему и в дальнейшей, испытательской жизни. О ней он стал всерьез думать еще курсантом. В училище были опытные, маститые инструктора, они дружили со знаменитыми испытателями: О. В. Гудковым, Ю. А. Шевяковым, А. Д. Бессоновым... И тогда уже Воронченко вбил себе в голову, что настоящие летчики — там, среди испытателей!

В 1967 году отец Геннадия демобилизовался из армии, прослужив в ней 40 лет, и переехал жить, надо же так случиться, в... Жуковский. О Школе летчиков-испытателей в Жуковском Геннадий уже знал. Приезжая в отпуск домой, летчик всегда навещался в Школу — с необходимыми документами, свидетельствовавшими об успехах в летной службе. Отец был категорическим противником его увлечения авиацией как профессией еще при поступлении в училище: он знал о проблемах сына со здоровьем. И тем более возражал против его испытательского будущего.

Встречи Воронченко с начальником Школы Л. В. Фоменко были частыми, но с первого захода, в 1970 году, в Школу он не попал. В 1971 году умер отец. Заслуженный генерал, он был человеком известным и уважаемым в городе, знал его и начальник Школы. На поминках Лев Васильевич Фоменко признался настойчивому летчику, что его отец по поводу поступления сына в Школу связывался с ним лично и просил не брать его ни при каких обстоятельствах, добавляя для полной ясности: «Только через мой труп!» Теперь Лев Васильевич был свободен в своем решении...

Еще во время учебы в Школе Воронченко иногда летал в экипажах туполевцев. По духу и по опыту военной службы он считал себя скорее летчиком «легкой» авиации, нежели «тяжелой», и в ОКБ Туполева пошел работать без особого желания. У него, как он говорил, не хватало терпения сидеть в самолете более получаса, тем более в составе многолюдного экипажа. К тому же еще в Школе он узнал о нездоровой атмосфере в летной службе ОКБ Туполева. Приходилось слышать о туполевцах то, в чем вскоре убедился и сам: «Там три летчика — это уже семь коалиций». Все же против своего желания, закончив с отличием ШЛИ,



летчик должен был подчиниться распределению: с весны 1974 года началась работа Воронченко на фирме Туполева.

Физиологически он устроен так, что для него норма — повышенное давление, потому, в частности, вначале и в армию-то его не брали. И когда он, молодой, сильный, здоровый пришел на базу ОКБ Туполева, врач сразу же громко удивился: «О-о-о, голубчик, да у тебя 140 на 90!» Воронченко вспоминал: «Услышал это Василий Петрович Борисов и еще более громко понес по коридору: “Ну, опять к нам алкоголика прислали!”» Такой прием совершенно незнакомого счастливца, попавшего на знаменитую фирму, сразу же открыл ему глаза на суровые порядки, которые там были. Он увидел на базе три «философии», как он сам выразился: «Люди, которые тяготели к Елян, начальнику и “кормильцу”, были озадачены тем, чтобы ему угодить. Эдуард Ваганович — человек, несомненно, великий, я всегда перед ним снимал и снимаю шляпу, но нельзя же его уважать по-рабски, унижаясь, даже если ему это нравилось. Другая группа людей — Бессонов, Шевцов и ряд других — обладала генетически обостренным чувством справедливости, закрепленным армейским воспитанием. Вот, например, Саша Шевцов — это удивительно умный, грамотный человек, который в армии дорос до главного штурмана дивизии. Попал он в КБ Туполева так. Андрей Николаевич как-то сказал: “Вот того горлопана, который всегда критиковал какие-то позиции наших машин, мы заберем в свое ОКБ”. У обеих этих групп не хватило ума: у одних правильно воспринять критику, а у других — быть более гибкими. Наконец, была третья группа, которая служила и вашим, и нашим. Ярким человеком этой позиции был Иван Корнеевич Ведерников...»

Начал Воронченко с испытаний последнего, «лабораторного» экземпляра перехватчика Ту-128. После этого Елян сразу подключил молодого летчика к испытаниям Ту-144 и довольно много летал на этой машине вместе с ним. «Начальник летной службы Елян встретил меня неплохо, все остальные — по-разному», — вспоминал Геннадий Владимирович. Вскоре молодой летчик работал по программе испытаний Ту-144 и самостоятельно, в качестве командира. Это была творчески интересная работа. Вместе с Владиславом Дмитриевичем Поповым из ГосНИИ ГА Воронченко провел большую программу государственных испытаний этого самолета и многое сделал для передачи его линейным летчикам «Аэрофлота». Попова Геннадий Владимирович называл великим: «Он был эмоциональным, горячим летчиком, но очень сильным, мощным, глубоко любящим и знающим профессию. Испытателей ОКБ поражало то, сколь серьезно он готовился к испытаниям, как он знал технику...»

Потом Воронченко перебросили на испытания самолета Ту-22МЗ. В основном они проходили в Ахтубинске. Там на полигоне вместе с Талакиным, Мелешко ему довелось выполнить множество полетов по программе боевого применения машины, прежде всего пуска ракет различного назначения. Ведущий по этой машине В. П. Борисов находился в

это время в Жуковском. У него хватало работы по «144-й» и другим машинам. «Он был уже великим», — говорил, улыбаясь, Воронченко.

В это время Геннадий Владимирович успешно заканчивал учебу в МАИ — второе высшее образование летчиков-испытателей становилось нормой. Он подготовил интересную дипломную работу по устойчивости и управляемости самолета Ту-144 в условиях обледенения. Это была живая творческая работа, основанная на результатах реальных полетов. Обычно обледенение может весьма сильно и отрицательно сказаться на таких характеристиках самолета, как его управляемость, шарнирные моменты органов управления. Но для самолета Ту-144, в значительной степени подверженного аэродинамическому нагреву, влияние обледенения оказалось не столь сильным и опасным. Процесс разгона был очень скоротечным, и лед, набиравшийся на передних кромках несущих поверхностей, быстро оттаивал по мере набора скорости полета. А когда машина приходила в зону обледенения горячей, она не успевала остыть, и лед не мог нарасти. Фактически влияние обледенения было неощутимым для летчика: «Я много занимался этой проблемой на “134-х” и “154-х” машинах, — говорил Геннадий Владимирович, — на них влияние обледенения было значительно больше! Там бывали проблемы и с двигателями, и с управляемостью, там был полный набор всего того, чего не надо...»

Потом вместе с Агаповым Воронченко начал осваивать хабаровскую трассу на машине Ту-144Д с колесовскими двигателями. Он вспоминал: «После того как Елян с Поповым “упали” на Ту-144Д в 1978 году, мы с Агаповым были назначены на следующую машину этого класса. Нас бросили в этот прорыв, и мы долго готовились к испытаниям машины, которую очень долго и очень серьезно дорабатывали. Как оказалось потом, дорабатывали не то, что надо, — так бывает в жизни. Проблему, по которой упал самолет с Еляном, к нашим полетам не устранили. Там в топливной системе стояла неправильно спрофилированная шайба. После нее при перекачке топлива возникали мощные турбулентные потоки, вызывавшие нагрузки в трубопроводе, превышавшие расчетные, и труба тупо лопалась. А из нее под большим давлением лился керосин. Он затекал в плоскости, и опасность пожара становилась очень большой... Поэтому Елян и “упал”: они по заданию запустили в воздухе ВСУ — вспомогательную силовую установку, и топливо сразу воспламенилось... То же самое с разрушением топливопровода случилось с нами, только мы ВСУ не запускали (этот элемент программы был благоразумно исключен из нашего задания). То, что там топливо уходило в полете, мы почувствовали...

— Кто-то винил В. М. Кулеша в том, что он не заметил этого в полете с Поповым и Еляном. Наверное, это не очень справедливо?

— Кулеш — экспериментатор-инженер, человек, ведущий программу. Есть в экипаже бортинженер, специально следящий за системами, есть командир. В том полете это был Попов. Но рядом был и Елян...»

Тут необходимо уточнение, о котором Воронченко, надо думать, знал, но не упоминает: инженеры не доложили пилотам о ненормальной ра-

боте топливомеров. Елян говорил по этому поводу: «У нас две машины погибли из-за инженеров. Из-за Кулеша мы разбили машину, когда он скрыл от летчиков, что топливо расходуется неправильно. Втихаря они там “перекручивали” и в нарушение наших инструкций по производству полетов не доложили об этом летчикам. И вторая катастрофа — парижская. Это опять же — инженеры!...»

В дальнейшем мы приведем уточняющее разъяснение на этот счет Виталия Михайловича Кулеша, а сейчас вернемся к рассказу Воронченко. Он продолжал: «Когда мы увидели в полете те же симптомы неблагополучия, которые были у них: расхождения показаний топливомера, уход топлива... — мы зло, по-военному стали шутить: “Сейчас запускаем ВСУ и повторяем подвиг...” Мы с командиром Сергеем Тимофеевичем Агаповым решили идти на посадку. При подходе к аэродрому нам передали: “За вами огромный белый след. С вас что-то течет сильно — видимо, керосин”. Сели мы, зарулили на стоянку, на перемычке. Через пять минут оказались по колено в керосине. Ни слезть, ни подъехать... Поняв, в чем дело, дефект устранили, и мы занялись полетами в Хабаровск...»

А вот что о своем правом говорил командир, С. Т. Агапов, человек не особо щедрый на похвалу: «Воронченко мне нравился — хороший летчик! Летал грамотно, хорошо, четко. Мы с ним в Ереване чуть не сели на гору! В ЛИИ была придумана система оповещения экипажа о приближении земли. Ее надо было испытать в горной местности. Прилетели мы в Ереван. Встретились с Костей Малхасяном — он там на КДП работал, поговорили. На следующий день в довольно плохую погоду полетели. На малой скорости подошли к горе, прибор работал хорошо, ведущие инженеры ЛИИ требовали: “Давай пониже, пониже!” Но, как вскоре выяснилось, мы приблизились к горе слишком близко! Даю газ, чтобы уйти от нее с креном, а скорость не набирается. Ну, думаю, сейчас “приложимся” и останемся в горах Армении. С большим напряжением, блинчиком, блинчиком, накренясь, ушли от этой самой горы, которая оказалась выше и ближе, чем хотелось бы в тот момент. Еле ушли. Так вот, Воронченко, который был правым, вел себя совершенно спокойно. Хотя ему было сложнее, чем мне: я-то работал... Гена Воронченко — хороший летчик. А вот припискам, которые обнаружили, когда они полетели с Бессоновым, — этому и я возмущился. Зачем позориться из-за этих копеек?»

Немало опасных полетных ситуаций возникало у Воронченко также в испытаниях «144-й», которые они проводили с Поповым. В одном из полетов при заходе на посадку, при выпуске переднего крыла и шасси возник мощный момент крена. С большим трудом, лишь совместными усилиями оба летчика смогли парировать этот момент, работая руками и ногами, то есть отклоняя и элероны, и руль направления. Поначалу летчики, как и полагалось, восстановили исходное состояние самолета, убрали переднее крыло, шасси — и крен пропал! Ясно, что причина была в них. Но садиться-то надо! Летчики начали заход на посадку подальше, с высоты 2000 м, предупредили экипаж о возможном покидании и потому

приказали открыть люки. Осторожно пилотируя и сумев удержать машину, они поняли, что людей можно не выбрасывать, зашли и сели. Самим пилотам в такой ситуации, при необходимости аварийного покидания, вряд ли удалось бы добежать до люков. Но те члены экипажа, которые не были заняты управлением самолета непосредственно, конечно, имели шанс спастись...

Что же оказалось? Случилось удивительное стечение обстоятельств. На опытной машине было много контрольно-записывающей аппаратуры — КЗА. На одном из разъемов отлетела малюсенькая ножка, которая привела к такому нарушению электрических цепей, при котором одновременно с сигналом на выпуск переднего крыла и шасси подавался паразитный сигнал на антисимметричное, почти полное отклонение элеронов. Наверное, большей частью летчики парировали этот крен ногой — то есть рулем направления. Только через несколько дней тщательных поисков (можно сказать, поисков «иголки в стоге сена»), нашли злополучную ножку. Случись катастрофа — никто и никогда не узнал бы ее причины...

У каждого из туполевцев свой, важный для нас взгляд на субъективные и объективные причины неурядиц на фирме. Как уже говорилось, разделение фирмы на коалиции стало очевидным для молодого проницательного летчика Воронченко уже через несколько дней его



*В. Л. Лайхтер и Г. В. Воронченко*

работы на фирме. Летчики говорили тогда, что, если бы на месте начальника летной службы был погибший М. В. Козлов, такого раздора между летчиками не было бы, он сумел бы всех объединить... После катастрофы «Дуба» и гибели экипажа Кульчицкого то, что было поделено фактически, поделили и юридически — на три службы. Это было уже без Еяна.

«Эдуард Ваганович действительно многое для меня, молодого, сделал, — говорил Геннадий Владимирович. — Но плата за это: доклады-вать, что, где и кто говорит, — была для меня неприемлемой. После этого значительная часть моей работы переместилась в Ахтубинск, подальше от Москвы. Так же тупо стали выжимать из КБ Фирсова, Шевцова, Бессонова. Я встал на их защиту и потому попал “в карантин”: надолго стал вторым на “45-х” в Ахтубинске. В общей сложности там отсидел около 10 лет. Правда, в какой-то момент, когда стало плохо со “144-й”, после катастрофы Еяна, меня на какой-то срок отозвали. Тогда мы с Агапо-

вым провели успешно заводские испытания, слетали в Хабаровск... Когда эту тему закрыли, я опять попал в Ахтубинск, там и сидел до конца. Елян, несомненно, великий летчик, очень интересный человек, творческий, мыслящий, но его нетерпимость к инакомыслию противников испортила ему жизнь...»

Прочитав это место в рукописи книги, Инна Андреевна Веремей сказала автору: «Неправду говорит Воронченко, если выразиться мягко. Елян никогда и никого не заставлял стучать. Это Воронченко обеляет себя за собственное предательство...»

Я спрашивал Геннадия Владимировича:

— Но ведь и тогда, когда Елян ушел, война между тремя коалициями не утихла...

— Более того, продолжилось выжимание неудобных. Особенно после того, как мы стали защищать Кульчицкого. Против меня было возбуждено даже уголовное дело — в 1983–1984 годах. Топтали полтора года за мелкие упущения и халатность, которые поначалу квалифицировались как хищение государственных средств в особо крупных размерах. Практически в это время я не летал. Обвинение поддерживали руководители КБ, базы Климов, Ульянов, летчики: Павлов, Линьков, Агапов... От министерства поддержка обвинения шла от самого заместителя министра А. В. Болбота. Приходилось слышать: «Это тебе за Кульчицкого и за Еяна». Ни Климов, ни Туполев не вызывали меня и не говорили со мной. Лишь благодаря умному адвокату удалось доказать надуманность обвинения. После этого в 85-м году я продолжил летные испытания в Ахтубинске, в основном на «45-х» и до конца летной карьеры. На стул Еяна я никогда не заглядывался, но с несправедливостью социальной — боролся!..

Михаил Владимирович Ульянов говорил мне: «Линьков тогда был парторгом, и он не мог не участвовать в разборах... А Ульянов с Климовым спасли тогда Воронченко от тюрьмы — после финансовых нарушений в командировке. Потому что мы не передавали это дело ни в какой суд и дали ему возможность самому решить. Когда он передал отчетные документы в оплату, мы их оттуда “изъяли” и выпустили легонький приказ — “не оплачивать!”. Тогда все приказы подвергались жесточайшему контролю со стороны прокуратуры. Видимо, Геннадий хотел сказать “спасибо”, но скорпионий характер заставил его укусить...»

После некоторого раздумья Михаил Владимирович счел правильным привести разъяснение деталей той командировки, а также дополнительные «аргументы и факты», позволяющие ответить на извечные наши вопросы («Кто виноват?» и «Что делать?»): «На самолете Ту-134 установили аппаратуру, способную прогнозировать образование микротрещин в конструкции. Составили программу испытаний, рассчитанную на 22 простых линейных полета. Ведущим инженером был назначен Ю. Г. Богушевский, командиром Г. В. Воронченко и вторым пилотом А. Д. Бессонов. Поскольку в программе не были определены маршруты, мужики полетели на Сахалин, охотиться на медведя. После возвращения на базу

командир сдал полетные листы на 22 полета и оценку на закрытие программы. В то время у нас очень хорошо работал объективный контроль, на самолете был установлен самописец “К-3-63”, все, что налетали, было в нем записано, но после обработки материалов соответствующие специалисты доложили, что нет записи 16 полетов. Проверили полетные листы — там полный ералаш. В наиболее подозрительные аэропорты послали телеграммы с просьбой выставить счет за топливо. Получили ответ: такого самолета в данный период в аэропорту не было. Богушевский клялся, что они все отлетали, только забыли включить “К-3-63”, но когда все состыковали, оказалось, что приписано 16 полетов. Пока шли разбирательства, сметная группа под давлением Воронченко подготовила ведомости на оплату летного вознаграждения за 22 полета. Я пригласил к себе Воронченко и Бессонова, показал все собранные материалы, подписал ведомости и передал их Воронченко с предложением подумать и не сдавать ведомости в оплату, тогда еще будет возможность уладить конфликт. К вечеру узнаю: ведомости переданы в оплату. Получение денег означало бы уголовное дело о хищениях в особо крупных размерах, в котором я мог выглядеть главным вдохновителем и взяточником. “Замять дело” стало невозможно, пришлось выпустить приказ с административными взысканиями. “Доброжелатели” подсунули приказ под прокурорскую проверку, хотели открыть дело. Дело не состоялось, так как Климову удалось доказать отсутствие ущерба...”

Воронченко продолжал: «Еще до гибели Кульчицкого я отказался полететь в грозу. Впереди было три грозовых фронта до высоты 19 000 м. Мелешко был поверяющим в этом полете: взлет из Жуковского с тяжелой ракетой — полет до полигона в Ахтубинске и возвращение с той же ракетой на базу в Жуковский. Я отказался лететь, поскольку со своим полетным весом мог идти на высоте не более 7—8 км. Меня продолжали давить, притом предупреждали, что садиться со сверхсекретной ракетой нигде нельзя. Еще один аргумент в давлении был такой — уже вылетел самолет сопровождения, самолетный командно-измерительный пункт — СКИП. Я как ведущий летчик темы категорически отказался лететь. И схлопотал грозный приказ с отстранением от полетов месяца на три. Случилось это примерно в 1979 году. (Между прочим, когда Кульчицкого также заставляли полететь, Севанькаев спросил его: “Ты что же, не можешь отменить полет?” Кульчицкий ответил ему: “А ты помнишь, как Гену топтали?! Я уже старенький, мне будет стыдно... Лучше я полечу...”)

Когда я уходил с летной службы, — продолжал Воронченко, — Матвеев возглавлял летную службу. Мы с ним примерно одного возраста, примерно одинаковых данных. Началось зарабатывание денег на транспортной работе, на перевозках — кто где мог. И меня снова начали увольнять с работы — с подачи Матвеева. На этот раз за то, что не там, где положено, прошел медосмотр, а формально — “за систематические прогулы”. Назло всем я через суды восстановился (в 1993 году), а потом, подав рапорт, ушел на пенсию и уволился...”

В это время сын Геннадия Владимировича получил тяжелейшее ранение в Чечне. И только благодаря энергии и заботам отца сына после многочисленных сложнейших операций и длительного лечения удалось спасти. На это ушло около двух лет и еще год — на реабилитацию. В чине подполковника ФСБ сын ушел на пенсию... и занялся вместе с отцом общественной работой в благотворительном фонде. Будь Воронченко не таким жестким и умудренным жизнью, несомненно, сына мог и потешить...

Туполевские летчики весьма охотно говорят друг о друге, в том числе и о Воронченко. Как это и бывает чаще всего, не все его качества нравятся всем, хотя, конечно же, есть и его почитатели. Чтобы понять природу разного людского видения, надо знать о взглядах самого Воронченко. Вот некоторые краткие и бескомпромиссные характеристики товарищей, данные Геннадием Владимировичем, они, повторимся, позволяют судить и о нем самом.

«Василий Петрович Борисов — несомненно, сильная личность, очень грамотный, смелый летчик, летчик — выдающийся. Но вот человеческие его качества, наверное, не столь сильные. Много было показухи, шума лишнего. Не умел говорить с людьми, мог и унижить человека. Самомнение непомерное...

Горюнов Евгений Александрович пришел в авиацию явно по призванию. Любил авиацию. Но летчик он средних способностей. Знал о своей человеческой слабости (любил выпить, а кто не любил среди летчиков) и потому держался поближе к «вождям», поближе к тени их славы: так проще было получить награды и звания, так меньше били за проколы. Он достойно трудился и достоин уважения. Горюнов очень тонко чувствовал человека и знал, кому, что и как говорить. Качество редкое и ценное.

Бессонов Анатолий Дмитриевич — это фигура очень сильная, подстать Борисову, Еяну, Веремею. Он был силен своей методичностью в работе, пунктуальным подходом к программам полетов, к анализу результатов. Единственно, что ему, как и мне, мешало, он человек, максимально справедливый по жизни. Очень часто он говорил резко и прямо то, что можно было бы сказать не резко и не прямо. Он получил выдающиеся результаты в летных испытаниях, хотя его нередко затирали...

Иван Моисеевич Сухомлин, даже когда ушел на пенсию, бился за справедливость, подобно Бессонову и Фирсову, но уже в городском народном контроле. Нередко делал это слишком прямолинейно.

Иван Корнеевич Ведерников поражал уникальным летным долголетием. Этим искусством обладали немногие. Секрет, возможно, в том, что он ни в какие конфликты не встречал, но всегда старался быть рядом с удачным ходом кого-либо: и я — с тобой. Живет долго, планомерно, спокойно ...

Кульчицкий — очень интересный, очень грамотный человек. Сильный летчик. Мягкий, умело общавшийся с людьми. Его можно назвать эталоном — такого я больше не встречал. Но мягкость его и погубила. Он

был хорош в комплексе. Личность выдающаяся. Очень много знал. Тоже из потомственной военной семьи. Его и мой отец были первыми танкистами Советского Союза».

— У Бориса Ивановича Веремея отец тоже был танкистом, — заметил я, ожидая поворот беседы в новом и интересном для нас обоих направлении: отцы и дети-герои, летчики и танкисты...

— Я этого не помню. — Этот ответ меня пронзил: то ли так был скрытен Веремей, то ли что еще? Но Геннадий Владимирович продолжал: — «Веремей Борис Иванович — это уникальный человек, я бы назвал его — Чкалов нашего времени, он очень похож на Чкалова: по содержанию внутреннему, по поведению, по отваге, смелости, решительный, прямой. Любил выпить... Борис Иванович, зная свою слабость человеческую, тоже стоял в тени начальства. Эта слабость многих погубила. Когда Борис Иванович начинал гулять, границ у него не было. Как у Чкалова. Пока Сталин не призовет...»

По свидетельству тех, кто хорошо знал Бориса Ивановича, Воронченко строг к Веремею сверх меры. М. В. Ульянов, никак не согласный с необоснованными наветами, возмущался: «Зачем бросать тень на Веремея? То, что он мог солидно выпить водочки, — ну, и слава Богу. Я с ним бок о бок прошел очень много: на “22-й” машине много сидели во Владимировке (была у нас такая тема “ЮКП”, важнейшая, надо сказать, работа), в Казани я с ним много был. Борис Веремей “принимал”. Но он ни разу не пропил “время и место”, ни разу из-за его состояния мы полеты не откладывали. А с другими такое бывало...»

«Сергей Тимофеевич Агапов — тоже великий человек, — продолжал Воронченко. — Как летчик он намного сильнее Веремея. Летчик с потрясающей интуицией и реакцией, выдающийся человек, уважаемый. Обидно, что он, больной человек, получает сейчас пенсию 3600 рублей. Будем бороться и за его пенсию тоже. О таких людях, как Бессонов, Агапов, Кульчицкий, надо писать книги...

Севанькаев — это чистый “политик”. Летчик средний. Они были друзьями с Фирсовым. С одного полка пришли сюда, он Фирсова и “сдал” в спорной ситуации. Умный человек, мягкий, если и кричал на кого, то больше для “эффекту”. Эта фигура не слишком яркая, посильнее Горюнова, но того же ряда.

Мелешко — настоящий, мощный, хороший линейный летчик. Малограмотный, смелый, резкий. Дружил с водкой. Никогда особо не занимался ростом своего уровня. Нормальный мужик.

Матвеев — сильная фигура. Летчик замечательный, человек с великолепной памятью, с очень хорошими летными навыками, реакцией. К сожалению, попал под влияние некоторых вышестоящих фигур и увлекся больше личной жизнью. Он много тратил на личное удовольствие... У него было какое-то повышенное чувство мстительности, желание удавить противника, какое-то барское отношение к людям, проявившееся особо, когда он стал начальником: “из грязи — в князи”.



Махалин Саня — очень слабый человек. Летчик прекрасный, методист, грамотный, литературно одаренный, умный по жизни человек. Но слабый, слабый, потому что воспитывался тетками, без отца. Слабый мужик. И опять-таки слабый на выпивку».

— Почему столь много летчиков было подвержено этой слабости? — спросил я Воронченко.

— До конца я и сам не знаю. Но, думаю, во-первых, сказала советская система воспитания, в которой это не считалось чем-то порочным. Второе, действительно так снимали стресс. Но у всех разный организм. Для кого-то это становится бедой наркомана. В-третьих, тогда у летчиков-испытателей всегда было много денег. В-четвертых, всегда была «Массандра», все большие и маленькие машины делались под спирт, его было навалом. И, наконец, традиции людей с низким уровнем интеллекта, сказывались “корни”...

Воронченко продолжал: «Махалин — летчик выдающийся. Он — уровня Бессонова. Очень хорошо себя ведет в ситуации критической, напряженной. Мы летали друг с другом. Но, повторяюсь, был слабым, завистливым... Жаль что не Герой, не заслуженный. А был достоин. Тоже парень справедливый... А зависимость от зелья — в большей или меньшей степени у всех у нас...»

Другого мнения о летных качествах Махалина высший авторитет Воронченко — С. Т. Агапов. Он говорил: «Махалин мне не нравился. Мелешко мне рассказывал, что он его дважды чуть не угрохал — на “154-й”, на посадке. Так что он отказался с ним летать... Махалина взял Елян. Поручил мне проверить его. Полетели мы на “104-й”. “Закрыл” я кабину и говорю: “Заходи вслепую!” Он зайти не может! “Открыл” кабину — он и с открытой зайти не может! А ведь он пришел к нам с Ту-16! Это та же машина! Первый раз в жизни я не дал разрешение летчику на самостоятельный полет! Ведь он же должен был летать на машине с пассажирами! Он на меня обиделся и смотрел всегда косо».

Воронченко продолжал: «Баскаков — это человек особенный. Можно сказать, очень умный, он же сейчас книги пишет. Но я считаю его психически ненормальным человеком. Он на грани: врачи пропускают, но дальше здоровье кончается... Он со мной в Школе учился, и я могу судить об этом. Его мысли, поведение, идеи — они настолько неадекватны. Он нам рассказывал, как пробивался в испытатели. Он специально женился на дочери замполита дивизии. У шизиков мозги тоже работают правильно. Свою задачу даже маньяки решают четко. Зять замполита дивизии не мог быть вторым летчиком на Ту-16 — послали в школу командиров кораблей. И сразу после ее окончания его послали в Школу летчиков-испытателей. Зачислили по блату. Тут все по блату поступали, в том числе и я. Но здесь сразу поняли, что летает он плохо. Ему сказали: “Парень, с Ту-16 не слезай! Максимум — Ан-24!” Реакция плохая, реакция неадекватная, навыки неустойчивые. Безбожно пил, потом бросил, амбициозный парень... Человек у нас совершенно случайный. У меня к

нему нет никакого зла. Заслуженный — потому что верно служил, не гавкал... Я — не заслуженный, Махалин — тоже, а Баскаков — заслуженный...»

Я знаю Виталия Даниловича Баскакова и должен не согласиться во многом с характеристикой, данной ему Геннадием Владимировичем. Насколько мне известно, Баскаков был женат на дочери полковника танковых войск, директора танкового завода в дальневосточном городе Уссурийске. Это был человек, прошедший всю войну, дважды горевший в танке. Ни род его войск, ни удаленность от Москвы, ни высокая порядочность не позволяли ему хоть как-то помочь зятю в его авиационной карьере. Баскаков рассказывал: «Я пробивался в Школу, не имея никаких знакомств. Поэтому мой переход из армии в Министерство авиационной промышленности затянулся. Я потерял на этом много нервной энергии и здоровья. Потому на первых порах в ШЛИ я действительно не показал хорошей техники пилотирования. Однако потом все встало на свои места...»

К сожалению, не всех летчиков я знал одинаково хорошо, и, надеюсь, еще и сами туполевцы при необходимости подправят друг друга. Сейчас же не хочу прерывать Воронченко: «Абрамов Сергей... Пришел к нам молодой, шустрый, грамотный, отличный летчик. Очень честолубивый. Для него важно было не испытывать, а быстро получить звание Героя. Быстро ушел от нас в коммерцию с началом перестройки, перспективы не увидел и ушел. С ним пришли, кажется, Минашкин, Журавлев, Косырев...»

Гриша Шаповал — хороший серийный летчик, заводской. А как летчик-испытатель КБ порой давал проколы: у него не хватало объема внимания, объема знания. Это была ошибка, что его взяли. У него было, по видимому, меньше возможности учиться, и он не вникал, когда что-то случалось. Попал к нам сюда по дружбе с Веремеем и Матвеевым — для усиления группировки сторонников “левых сил”. Он ходил третьим пристяжным Веремея, Матвеева, Агапова... То есть взяли, чтобы где-то поднял руку...»

Одна из частых тем Геннадия Владимировича — неизбежность божеской кары за преступления. Имея это в виду, он говорил и о себе, и о Матвееве, и об Агапове. Вспоминал и о Линькове: «Линьков — это человек, которого Бог наказал... тяжелой смертью... Линьков был одним из закорыбленных среди тех, которые меня клеймили, когда меня сажали и увольняли. Он был особенно активен в моем “изобличении”, хотя сам к тому времени работал у нас лишь год с небольшим. Я с ним летал как летчик-инструктор и могу сказать, что летчик он никакой! Он был зятем заместителя начальника ЦАГИ Е. Л. Бедржицкого, попал к нам по блату, по просьбе Еяна. Он даже на летчика полкового не тянул. Летчик был тупой, упрямый, но хитренький: сразу стал тянуться к Еяну... Но Бог покарал его. Они своровали с “95-й” спирту (там его всегда воровали), а спирт оказался техническим. Он его попил, а в понедельник утром его нашли на даче в Кратово, раздетого, засыпанного снегом, с телефонной трубкой в руке. Умер он в мучениях. Такая судьба...»

Что и говорить: очень жесткие, даже жестокие слова. Так о Линькове не говорил никто. Впрочем, будут еще сказаны слова добрые, но другими людьми. Может быть, эти слова Геннадия Владимировича были вызваны понятной личной обидой человека, и нам не стоило бы их приводить. Но они живут самостоятельной жизнью, потому как Воронченко, общающийся не только с нами, твердо уверен в своей правоте, которую хотел бы донести до всех. И нам лучше сказать обо всем, нежели умолчать что-то. Но сказать непредвзято, не упустив разных оценок. К тому же сейчас то, как и что говорит Воронченко, важно для нас как открывающее прежде всего его самого, человека принципиального и, несомненно, яркого.

«Солдатенков, — продолжал Воронченко, — после окончания Школы попал на завод в Улан-Удэ. Нормальный, толковый парень. Климов почему-то послал меня переговорить с ним, прежде чем решать, брать его на нашу фирму или нет. Я поговорил и увидел, что теоретическая база у парня слабоватая, и сказал об этом ему же самому. Его взяли. Однажды я был у него инструктором на Ту-134 СХ, и возник у нас спор по поводу взлета перегруженной топливом машины. Я был категорически против — это было явно опасно и ничем не оправданно. Он же полагал по неразумению, что ничего страшного в этом не было! Он обиделся тому, что замечание я сделал “при людях”. Но потом наши отношения смягчились... Я его “перебодал”...

Талалакин. Очень хотел быть испытателем. И он был достойным испытателем. Очень мягкий человек, деликатный, коммуникабельный. Все наши испытатели, пришедшие из ДОСААФа: Талалакин, Артюхин, Павлов — это “политики”. Они знали, куда сманеврировать, чтоб им было удобно. Андрей Талалакин достоин уважения, доброй памяти. И все же летчик, видимо, типовой. Некоторые считали его даже слабым летчиком. По-моему, он был, возможно, и слабее Бессонова, Агапова, но в целом то, что ему положено было, делал аккуратно, старательно. Умел и говорить, и работу делать.

Артюхин Саша — тоже из гражданских, из спортсменов. Летчик надежный, летал на “95-х”. С хорошей штурманской школой, человек достойный.

Павлов — человек того же плана, что Талалакин, Артюхин. Они примерно одинаковы. То, что они гражданские, сказывалось иногда и негативно. Павлов и Артюхин однажды чуть не убили людей на Ту-154 — был такой случай: прозевали на взлете перекладку стабилизатора. Они чуть не завалились. Моторы повставали, еле успели запустить... Как люди гражданские, они получают только удовольствие, подвоха не ждут, в отличие от военных летчиков. Потом они, правда, втянулись. Так и Павлов погиб: при перестроении зацепил машину хвостом. У гражданских летчиков завышенное чувство собственных возможностей: все могу, все знаю. Это порой их и подводит. У военных это не так. (Далеко не все согласны со столь строгими словами, а кто-то сказал даже, что это желчная фантазия. — Г. А.)

Шеффер — это выдающийся человек, — продолжал Воронченко, — это человек уровня Агапова, Бессонова. Уровень очень высокий. Человек коммуникабельный, умный, веселый. Единственное, в нем было чрезмерно развито честолюбие. Настолько хотел быть великим, что порой зарывался. Он летал до Кульчицкого на “95-й” в туман, в сложнейших условиях. Его спрашивали, зачем он это делает, он отвечал: заметят, увидят — наградят! Подвело его то, что он подзапустил свое здоровье: умер на работе, стоя! Великий был человек. Немецкое его происхождение было никак не заметно и не сказывалось на его судьбе...»

— А что можно сказать о новом поколении летчиков ОКБ? Кого выделяете из ваших штурманов?

— Из молодых летчиков наиболее интересен Минашкин Виктор — парень очень достойный, методичный, правда, слаб на женщин... Минашкин — фигура масштаба Шеффера, перспективный парень. Журавлев и Борисов — послабее Минашкина. Журавлев — уровня Горюнова... надежный...

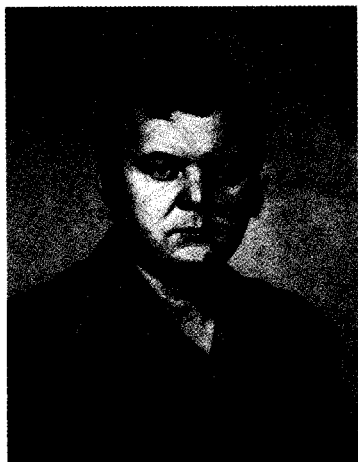
Из штурманов, которых я знал в ОКБ, я выделил бы Сашу Шевцова, покойного. Очень был грамотный. Сегодня такой же сильный штурман, пожалуй, Педос. Но человеческие качества у него отвратительные.словно Василий Петрович Борисов у летчиков: как специалист — высшего класса, а как человек... Честолюбие, чванство, любовь к закулисным разговорам, к бабским интригам — это отталкивало, а как штурман — очень грамотный, может быть, выдающийся...

Хотел бы вернуться к личности Эдуарда Вагановича, — продолжал Воронченко. — Елян — человек явно неординарный. Потому его, как и других великих людей, одни называют гением, а другие — подонком. Это первый признак выдающейся личности. По его качествам как летчика — это фигура, может быть, повыше Борисова. Летчик очень сильный, мощный. Причем методически очень грамотный. Чем он выигрывал как человек Востока — своей эмоциональностью. Это качество неплохое! Но



*Штурман В. И. Педос на рыбалке, 2007 г.*

вот что ему помешало в его “великости” — он забыл малость об ответственности начальника, что за ним — люди. Я с ним летал. И то, как он готовился к полету, как он его анализировал — это надо было видеть. Это настоящий испытатель и человек высокого полета. У него были слабыми позиции начальника — вот что плохо. И он сам закопал себя своими руками. Но человек выдающийся, о котором надо писать книги. В том,



*Г. В. Воронченко*

что случилось с ним, виновата система. Она строилась на подборе людей, кадров не столько компетентных и способных двигаться вперед, сколько лично преданных кому-то. Таким же способом шло и награждение. Нравишься — Герой, а не нравишься — болт тебе! А практика, когда сами на себя писали и пишут представления на Героя? Что это?..

— Расскажите, пожалуйста, о своей работе по “144-й”, о самой машине, о том, как вы перегоняли ее в Монино, в уникальный наш музей, когда работы по Ту-144 были прекращены... Ваше мнение о других машинах ОКБ последнего времени?

— Елян поручил мне перегнать в Монино 29 февраля в 1980-м или 81-м году ту самую машину Ту-144, которая летала до того

в Алма-Ату. Задача была архитяжелой, практически невыполнимой, поэтому ко мне вторым летчиком посадили Веремея. Елян поручил мне эту работу, наверное, чтобы не прославить меня...

Не имею ничего против Воронченко, он мне симпатичен, но логики в его этих словах не вижу. Ведь перегон столь дорогой для Ельяна машины в наш лучший музей авиации касался не только страны, но и первого испытателя Ту-144 лично. Елян рассказывал мне более понятное: «Наоборот! Я хотел поднять Воронченко! Аэродром очень маленький, ограниченный! Я его предупредил: “Будешь заходить на малой скорости и перед приземлением не бери штурвал на себя — отдай его от себя! Машина у тебя мягко сядет”. Он, молодец, сел хорошо...»

Находившийся на правом кресле той самой «144-й» Борис Веремей как летчик гораздо более опытный, чем Воронченко, был призван помочь ему в случае необходимости. Борис Иванович побывал в Монино, своими ногами обошел поле, на котором предстояло садиться, замерил все до метра. Об этой необычной посадке писали газеты. «И надо быть совсем бессовестным, — возмущалась Инна Андреевна Веремей, — чтобы подозревать Ельяна в том, что он “подставлял” летчиков в этой работе, в том числе своего друга — Веремея...»

Воронченко продолжал: «Штурманом был Трошин и экипаж — “кратким”, добровольным. Мы ездили в Монино много раз, все обмерили, прорисовали, просчитали подходы. Там не было никаких навигационных средств: поле в зимнем лесу и все! Никакой бетонной полосы там

нет! Самый длинный кусок, который удалось выбрать с учетом розы ветров, был направлен с севера на юг и имел протяженность всего 1400 м, за ним было еще метров 300 кочковатого болота. Подход неудобный, глиссада крутая. Облетели схему посадки на "134-й". В день перелета стоял туман, и вылететь удалось перед самой темнотой — солнце уже село. Сделали один контрольный заход на полосу укатанного снега с двумя подожженными колесами в конце полосы в качестве ориентиров. Выработали топливо и пошли на посадку. Парашют выпустили еще до касания (специально переделали перед тем систему, чтобы парашют не оторвался в воздухе, но наполнялся максимально быстро). Скорость касания была 240 вместо обычных 280 км/ч. Не боялись зацепить хвостовой пятой — она больше никому уже не понадобится. Сели удачно, в начале полосы, пробежали 900 м и срулили, куда положено. Дальше его волокли тягачом...»

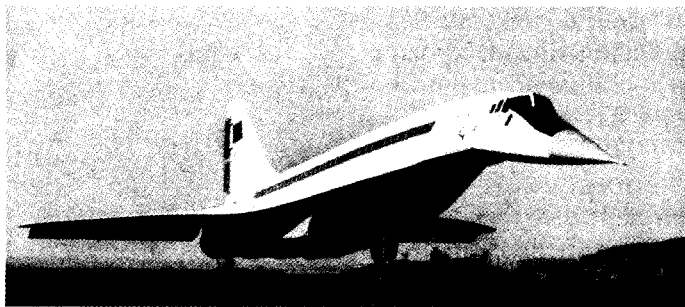
Уместно, прервав Геннадия Владимировича, обратить внимание на то, что самолет Ту-144 имел хорошие посадочные характеристики, но это было достигнуто не сразу: сначала скорость его захода на посадку была чрезмерно большой (как у Ту-22: 380–400 км/ч). В. Ч. Мезох писал, что положение изменилось после того, как на самолете, выполненном по схеме «бесхвостка», «поставили переднее крыло»: по его словам, «взяли эту идею у французов, выпустивших экспериментальный истребитель “Бальзак” на базе “Миража”...» Если бы все было так просто, то французы не проявляли бы такого интереса к нашему многозвенному переднему крылышку. Эта разработка специалистов ЦАГИ и ОКБ не имела аналогов. Истиной является лишь то, что скорость захода на посадку Ту-144 с оригинальным передним крылом была доведена до 280–290 км/ч, как у дозвукового Ил-62...

«Машина Ту-144 была бы очень перспективной, если бы был другой генеральный конструктор, — продолжал Воронченко. — Им двигала мысль: вот Генрих Новожилов ведет одну машину, а он уже дважды Герой; я же с пятью заказами мучаюсь — никак второй Звезды не получу. Надо было отработать двигатели, а не сворачивать программу. Надо было поднять ресурс двигателей — хотя бы на 300–500 часов. Катастрофа в Париже, катастрофа Ельяна, пара летных происшествий с колесовскими двигателями — у Горюнова, Попова. И Туполев решил кончать с этой программой — это была его ошибка. Машина же была очень перспективная.

Ту-160 — очень хорошая машина. На ней Разумихин сделал очень хорошее управление. Талантливый человек — вот кому надо было поручить делать “204-ю”. Но “семидесятка” ни бомбить, ничего не умеет — только пускать ракету. “Голубь мира!” С нее ни разу не бомбили. Правда, ракет на ней много...»

Вновь автор должен не согласиться с летчиком. Не хотел бы тягаться с ним как с военным человеком в вопросах боевого применения стратегических бомбардировщиков. Но, по логике вещей, «много ракет» всегда можно заменить на бомбы. И непонятно, чем такой самолет плох как ракетоносец? Если бы Ту-160 не был мощным оружием, то американцев никак не беспокоил бы ввод в строй ВВС России группировки этих самолетов. А они несомненно озабочены этим... Парадокс состоит еще в том,

что чем могучей подобный самолет, тем меньше вероятность серьезного мирового конфликта. Так что, может быть, определение «голубь мира» для Ту-160 совсем и не обидно... Наша «оборонка» была переразмерена. Но чрезмерное ослабление любого элемента оборонной «триады» недопустимо: стратегические интересы страны требуют некоего минимума обороноспособности, не позволяющего обращаться с ней «с позиции силы», высокомерно и нагло. Это касается не только территориальной целостности страны, но и ее экономики. Также недопустима транспортная авиационная зависимость огромной страны от потенциальных соперников. Потому от своих собственных авиационных специалистов хотелось бы слышать не столько стоны и критику, сколько конструктив-



*Первая опытная машина Ту-144*

ные предложения: а как поменять положение к лучшему.

«Ту-204, — продолжал Геннадий Владимирович, — я меньше знаю. Она мне не очень нравится. У нее бестолковое управление, бестолково кабина построена, очень неграмотно выпол-

нена штурвальная колонка. Перенасыщенная электронная индикация — глаза разбегаются. Снижена безопасность работы экипажа. Машина, которая успеха иметь не будет. Ее толкают, а она стоит...»

Я благодарен таким людям, как Геннадий Владимирович Воронченко, за откровенность и прямоту. Они, несомненно, субъективны, но уверены в своей правоте, и для них важнее всего «вскрыть нарыв». Стараюсь не высказывать без особой необходимости своего прямого отношения ко многим оценкам и суждениям своих героев, даже если я с ними категорически не согласен. Предпочитаю приводить разные, нередко противоположные мнения: лишь их совместное рассмотрение позволяет самому читателю, во-первых, приблизиться к истине, а во-вторых, ощутить сложность приземленного «общезития» людей — даже редкостных. Мне представляются интересными и поучительными не только чисто технические проблемы, споры, противостояния — в них втянуты разные группы специалистов, организаций, ведомств, со своими объективными и субъективными пристрастиями. Но не менее важно осмысление потребности некоторых, казалось бы, вполне возвышенных людей в чисто бытовой «большой стирке», в пылу которой нередко доходит до «по смертной казни»... Потому я благодарен тем, кто без особого давления с моей стороны, говорит о своих товарищах и нередко защищает при этом тех, кто ушел уже в мир иной, тех, кто не может защитить себя сам...

# Артюхин, Баскаков

**А**лександр Алексеевич Артюхин — коренной москвич. Он родился в столице весной 1939 года в семье студентов. К окончанию Школы он прошел уже курс обучения в ульяновском аэроклубе и в 1961 году поступил в МАИ, где одновременно стал работать в его аэроклубе инструктором. В 1967 году по окончании МАИ был распределен в ЛИИ. Работая летающим инженером-экспериментатором на Ту-104 и Ту-124, он продолжал летать в аэроклубах — в МАИ, в Коломне, в Жуковском. С помощью Валерия Молчанова, через ЦК ДОСААФ, вместе с четырьмя своими товарищами-инженерами, каждый из которых имел уже налет около 1000 часов на спортивных самолетах, он добился разрешения пройти подготовку в Костромском центре «сталинских соколов» на реактивных самолетах. После успешного завершения подготовки в центре, продолжая работать в ЛИИ, Артюхин в отпускное время прошел сборы в Овруче на самолетах МиГ-15. Это было необходимо для достижения главной его цели — поступления в Школу летчиков-испытателей. Налет у инженеров на реактивных самолетах был небольшой, и тройка инженеров — А. А. Артюхин, В. В. Павлов и О. А. Булыгин — в 1970 году поступила в Школу в «штурманский» набор. Тогда же на штурманское отделение ШЛИ вместе с ними попали знаменитые впоследствии штурманы-испытатели Г. Г. Ирейкин, Л. С. Попов и другие. Окончив в 1971 году Школу, Артюхин пришел на Туполевскую испытательную базу. Летал штурманом на всех основных туполевских машинах.

На пассажирских самолетах товарищи-летчики, зная его страсть, давали «поддержаться за штурвал». Ему повезло: встала задача полетов сокрашенным экипажем (без штурмана) на Ту-154 и Ту-144. Елян стал «опрессовывать» летчиков: «Учите штурманское дело, потому что будете летать без штурманов!» Летчики, особенно немолодые, встречали это настороженно. Сухомлин и Кульчицкий сказали тогда Еляну: «Что ты к нам пристал. Вот у тебя ходит штурман — он летчик! Возьми, направь его в Школу, он вернется и будет летать у тебя и за штурмана». Артюхин вспоминал: «Эдуард Ваганович подхватил эту мысль. Он пригласил меня, я приготовил необходимые документы, он все посмотрел. Единственно, что его настороживало, — я был уже “стар” (33 года). Но в декабре 1973 года он направил меня в Школу: “Придешь — будешь летать вторым”...»



В это время Артюхин был уже штурманом-испытателем второго класса. Через полтора года по окончании Школы Елян взял его к себе на базу летчиком-испытателем 4-го класса. После этого он стал летать практически на всех машинах ОКБ — где есть штурман и где он не нужен. Так благодаря некоторому везению Артюхин осуществил мечту, к которой шел долго и упорно.

Старшим штурманом на фирме Туполева в то время был Михаил Андреевич Жила. Штурманами-испытателями летали также Л. С. Сикачев, Н. И. Толмачев, П. Н. Руднев, В. И. Севостьянов; потом пришли из ГВФ В. А. Трошин, А. Н. Николаев. «Это были замечательные времена», — говорил Александр Алексеевич про свои первые шаги на туполевской базе. Тогда кипела работа. Однако все более он убеждался, что согласия среди летчиков не было. Оказавшись в гуще «раздрая», происходившего на базе, он старался заниматься основным делом — его интересовали полеты, и он всеми силами старался уйти от «разборок». Позднее, уже отстраненно, он говорил: «Елян был единовластным начальником. Это нормально, так и должно было быть. Нельзя, чтобы командовал любой, нельзя пускать все на самотек. Безусловно, после гибели М. В. Козлова, человека мягкого, покладистого, потребовалась жесткая рука. Назначили Еяна. Можно было и Василия Петровича Борисова назначить... Но я не знаю, было бы ли это лучше. Главной целью моей жизни было летать, и я летал очень много. Корифеи предпочитали сложные и “дорогие” программы, а я был доволен и “дешевыми” полетами — лишь бы летать...»

Артюхин прославился прежде всего, среди летчиков, тем, что вместе с В. В. Павловым во время испытаний вывел из непреднамеренного «штопора», попав в него случайно, самолет Ту-154. Произошло это 6 января 1978 года. К тому времени Артюхин на Ту-154 сделал всего 2–3 полета, а в основном летал на «95-х». Командиру экипажа В. В. Павлову было дано тогда задание испытать новый радиолокатор. Для этого следовало слетать на Черное море и обратно в течение примерно 5 часов и проверить работу систем радиолокатора по всем параметрам, в том числе в морских условиях. Александр Алексеевич рассказывал: «Взлетели мы, и, когда пошел уже разворот на Домодедово, я с разрешения командира взял управление. Поднялись на высоту 11 км, включили САУ, и я сказал себе, что теперь можно покурить. Полез в карман за сигаретами. И в этот момент: хлоп! Самолет начинает разгон на петлю, встав почти вертикально носом вверх. Мы моментально отключили САУ, штурвал отдали от себя до упора. Но самолет не реагировал: лезет и лезет вверх. Я сразу убрал газ всем трем двигателям. А бортинженер снова дал РУДы вперед. Я ему говорю: “Куда ты?” А он: “Скорости-то нет!” Скорость действительно — ноль, “морда” опускается, и мы оказались в штопоре. Потом уже мы подсчитали: оказалось, что полный оборот в плоском штопоре занял около 100 секунд. Медленно, плавненько машина, падая словно лист, потеряла за оборот около 100 м высоты. Самолет — в положении, словно

заходит на посадку. Классический плоский штопор. Два крайних двигателя сгорели из-за помпажа (мы их выключили), а средний продолжал работать — “бурчать”. На борту два летчика, бортинженер, бортрадист, ведущий инженер, инженер-экспериментатор — специалист по локаторам. Командир приказал штурману передавать наши высоты: ведь мы падаем на трассе. Никуда отвернуть не можем. Штурман сообщил, что такой-то борт падает, пересекая такие-то высоты. Падали под Орлом, снегу было полно, погода ясная: миллион на миллион. Так и казалось: сейчас шлепнемся, клубы снега, и нас по одному начнут из снега вытаскивать! Прошла эта “картинка” перед глазами, и я себе говорю: “Мать честная, но что-то мы ведь должны делать! Что же это мы сидим и сидим...” Рули-то поставили на вывод из штопора — но эффекта никакого! Начинаю искать, что же делать... А за полгода до этого в Египте разбился Ту-154: на тренировке наши летчики показывали египетским уходы на второй круг. В то время у нас стабилизатор и закрылки не были объединены, как сейчас. Был определенный порядок уборки: закрылки, стабилизатор... Грубо говоря, у них не хватило рулей, потому что машина была пустой: она неслась вверх, стабилизатор не успели переставить, и рулей высоты не хватало, чтобы отдать от себя, чтобы вывести... Это у меня всплыло в голове: стабилизатор?! Я смотрю на прибор (сейчас стабилизатор отклоняется на  $5,5^\circ$ , а тогда он отклонялся на  $8,5^\circ$ ). И я вижу, что он стоит полностью отклоненным на  $8,5^\circ$ . Я кричу Валере и бью его по руке: “Стабилизатор!” Переключили, и стабилизатор пошел... У нас рули — полностью отданы от себя. И когда стабилизатор проходил  $3^\circ$ , появились признаки управляемости самолета. Нога была уже дана, вращение остановилось, руль направления поставили в нейтральное положение, нос машины опустился, поскольку штурвал был отдан полностью от себя, и она понеслась вниз, быстро набирая скорость. Теперь давай тянуть штурвал на себя. Вышли мы на высоте 1800 м. Выпустили при этом шасси, отклонили интерцепторы, но все равно перегрузку превысили. Нам предложили садиться в Орле, но там полоса короткая, не хватало нам после того, как вылезли из такой “дыры”, еще выкатиться за полосу и загореться. Тем более что у нас два двигателя сгорели и в рабочем состоянии оставался лишь один. На одном двигателе мы пошли “на точку” — в Жуковский, готовясь при необходимости сесть и в Луховицах. Прошли Луховицы, прочли, что и как делать на одном двигателе (стойки шасси выпускаются при этом вдвое дольше, закрылки следует выпускать



А. А. Артюхин

на меньший, чем обычно, угол...). Зашли и сели, установив рекорд дальности полета на одном двигателе, работавшем на нормальном режиме...

— Случай Агапова с Мезохом на “154-й” вам уже был известен, наверное?

— Конечно, но он нам не мог помочь. У них же был парашют! Я помню, Агапов пришел после полета в летную комнату — весь красный, руки-ноги трясутся. А Мезох спрашивает: “Ну, что, когда полетим обратно?” Агапов удивился: “Ты что?! Какой сейчас полет?!” У них был парашют! Кроме того, они не были в “штопоре”. Они только свалились! Тимофеич успел нажать на кнопку парашюта — рывок-то все-таки был, и самолет занял более благоприятное положение.

— То есть настоящий штопор на машине такого класса был у вас и это было впервые?!

— Где-то, говорят, подобное было за границей. Но там не вышли... В нашем, более счастливом случае причина столь редкого происшествия, как потом оказалось, была во мне. Когда я прикрывал шторку (а у меня часы были на свободном ремешке — после этого я ношу их на браслете), я зацепил переключатель стабилизатора. Переключатель этот имел три положения: “от себя”, “нейтрально” и “на себя”. Я его зацепил, возвращая руку после того, как задернул шторку: солнце било в глаза при развороте на Домодедово. Стабилизатор при этом встал где-то в неустойчивом положении между “нейтрально” и “на себя”. Но при включении автопилота или еще отчего-то (от вибраций, возможно) он переключился в положение “на себя”. А дальше автопилот борется, удерживает самолет в горизонтальном полете за счет рулей высоты. Оказались превышенными все усилия. Автопилот отключился, и машину резко забросило носом вверх. А как скорость упала — полетели вниз... Вот и все!..»

Ставший после этого «знаменитым» самолет из-за недопустимых остаточных деформаций списали. Потом он стоял, на радость детям, в парке в Жуковском, пока его не обезобразили вандалы. Э. В. Елян, вспоминая этот нашумевший случай, отдавал должное находчивости Артюхина, правда, запамätовал, что он исправлял свою же оплошность. Он говорил: «Из сваливания Ту-154 вывел Артюхин. А “завалил” ее Павлов. Павлов задел тумблер приборной доски наверху между летчиками — тумблер управления стабилизатором. Артюхин это заметил...»

Еще в пору, когда пробивался в летчики, Артюхин неоднократно сталкивался с медицинскими проблемами, тогда ему удавалось их преодолевать. Уже испытателем он перенес грипп на ногах, ему запретили летать на Ту-22М, и он сосредоточился в основном на испытаниях тяжелых самолетов Ту-95, Ту-142... «Считаю эти машины замечательными, — говорил он. — Это лучшее из того, что у нас есть. На них спокойно идешь пятнадцать часов, умножаешь на 800 и получаешь дальность 12 000 км как минимум. То есть пошел на Северный полюс, отпустил “нечто” и возвращайся спокойно. Замечательные машины...»

— А с “204-й” Вы были как-то связаны?



*Самолет Ту-142*

— Да, на “204-й” готовились Матвеев, Талалакин, Артюхин и Павлов. Мы прошли необходимую подготовку на пилотажном стенде в ЦАГИ, отработали все это дело.

— Как Вы оцениваете эту машину?

— Мне не нравится на ней управление. Я считаю, эта машина предназначена для тренировки летно-испытательного состава. Вот и все!

— Но не для рейсовых летчиков?

— Да! С двигателем там проблемы решаемые: либо иностранный надо ставить, либо доводить свой ПС-90. Но у самолета очень большой угол “поперечного V”, большая устойчивость, очень большой киль — отсюда большая парусность. Может быть, сейчас что-то изменили. Но тогда я высказал свое критическое мнение, и меня плавно отстранили. И потом, когда хотели назначить меня в экипаж “334-й”, тоже сказали, что нет, он, мол, очень нехорошо выразился по поводу Ту-204, поэтому мы его сюда не поставим. Но я считаю себя правым: Ту-204 не может садиться при боковом ветре больше, чем 12 м/сек. Машина Ту-204 очень летучая, и, стоит чуточку ручку перебрать на себя, самолет будет очень долго лететь, и его обязательно снесет с полосы боковым ветром. Брать ручку на себя — чревато, а не брать — другая опасность: большая вертикальная перегрузка! Я уже больше шести лет, как на пенсии, и дальнейшую судьбу “204-й” и тем более “334-й” — не знаю...

Конечно, Александр Алексеевич, который подобно другим инженерам-летчикам прошел особенно сложный путь в летчики-испытатели,

втянут в споры с «военными» летчиками, пришедшими в испытатели непростой же, но более прямой дорогой. Он говорил: «Тем, кто корит “аэроклубовских” летчиков, тому же Бессонову, надо посоветовать вспомнить: сколько “офицеров” погибли из их выпуска. Очень хорошо в споре на подобную тему сказал Валера Молчанов. Когда ему начали говорить о достоинствах “армейской” подготовки, он возразил: “Ну, что тебе дала армия?! Единственное, что она тебе дала, это то, что ты можешь в сапогах крутиться на турнике!”

Трудно говорить о различии “военных” и “гражданских”. Взять того же Бессонова. Я с ним летал на “45-й”, еще когда штурманом был и когда летчиком летал. Очень грамотный летчик. И сказать, что летчик-инженер, скажем, Талалакин (“аэроклубовский”) грамотнее Бессонова, я не могу. А тот же Матвеев — от Бога летчик! В любом состоянии, в том числе и после гулянья! Все зависит не от того, что ты кончал, а от того, что ты хочешь, чего ты добиваешься...

— И что тебе Бог даровал ...

— Конечно! Вот взять того же Баскакова. Он не на своем месте был! Лет десять я с ним боролся. Человек летал хреново. Его в Школе даже на истребители не пустили, потому что... ну, не соображал он на истребителях... И здесь, на тяжелых, он то одно, то другое. Он, правда, “керосинил” в одно время, может быть, поэтому. А он же как раз военный... У нас, у “тяжеловиков”, начальником был И. К. Ведерников, а летали на тяжелых машинах также Е. А. Горюнов, В. Ю. Добровольский, В. Д. Баскаков...

— У кого же и чему можно было поучиться?

— Я учился у всех. Хотя я пришел и “старым”, но с наименьшим опытом. Мы летали не только со “своими”. Я с Матвеевым много летал. У него многому научился. У нас с ним была интересная программа по определению повторяемости нагрузок — для последующих стендовых испытаний и определения ресурса самолета Ту-154. Тогда мы с ним летали по всему Советскому Союзу в поисках гроз, сильной болтанки, больших перегрузок...

— Значит, человек, прошедший дважды Школу летчиков-испытателей, да и большую жизненную школу на пути в авиацию, мог еще чему-то поучиться?

— Про Школу летчиков я бы сказал так: это такая школа, которая отбивает у летчика все навыки, которые он имел до этого. И это очень ценно! У нас в выпуске было 15 человек. Из аэроклубов были я, Ю. И. Вязанкин, В. С. Хатковский и С. Е. Савицкая, а остальные все — “сталинские соколы”. Я разговаривал со всеми, особенно с теми, кто летал на Су-15, у него плохой обзор на посадке. Летчики, как правило, все инструктора, приходят со своими навыками. Например, на посадке летчик смотрит на “своем” самолете в одно определенное место. А в Школе было как: мы летали часов пять в день и на разных машинах. Пришел, к примеру, полетел на истребителе Л-29. Вылез из него — пошел на Ту-104. Надо

тебе садиться — уже не знаешь (после Л-29), куда тебе смотреть на посадке. И когда человек кончает Школу, он уже не может ответить на вопрос, куда он смотрит на посадке. Он говорит, что не знает этого, но знает, что его дело — сесть! Это помогает летчику-испытателю потом вылетать самому на новых для него самолетах без провозок и детального инструктажа, потому что он становится унифицированным пилотом, ему все равно, на чем лететь, главное, чтобы были эффективные органы управления. Это великолепнейшее качество Школы.

— В таком случае разделение туполевских летчиков на три категории — это ошибка?!

— Я считаю, ошибка! Надо летать на всем. Например, заправка топливом в воздухе на Ту-95 и Ту-160. Человек, который прошел это на Ту-95, готов быстро и эффективно выполнить подобную же программу на Ту-160. Но она поручается новому человеку, который начинает все с нуля. Подобное случалось и в других программах...

— Чему можно было научиться, скажем, у Василия Петровича Борисова. Вы с ним летали, кажется?

— Да. Он был очень грамотным, жестким в том смысле, что все-все выполнялось только по его команде, все находилось под его контролем. Все летчики так поступают, но он был в этом особенно жестким. И очень пробивным. Как профессионал, впрочем, он был намного лучше, чем как человек...

— Бессонов? Чему можно было поучиться у него?

— Я ему говорил, что человек он прямой, как лом! А летчик — великолепный, очень грамотный, очень скрупулезно подходил к заданию. Характерно, что с Борисовым они выполняли задания на одинаковых машинах, но Бессонову наваливали режимов раза в два больше, чем Борисову. Борисов всегда мог сказать: “Нет! Вот столько!” А Бессонов более азартен, у него заданий всегда было больше.

О каждом из наших летчиков можно сказать доброе. Вот, пожалуй, лишь Баскаков не нравился мне ни как летчик, ни как человек...

Сухов — замечательный летчик, замечательный человек, очень вдумчивый... Ту-154 — это его детище...

Фирсов — как летчик замечательный, как человек замечательный, но есть в нем какая-то мягкотелость — он правдолюбец, и его легко можно сагитировать и на хорошее, и на плохое...

Со Шкатовым я летал на Ту-154; отличный летчик, как человека я его не знал...

С Кульчицким я много летал на “45-й”, “95-й”, “154-й” и “134-й”. Когда я, будучи штурманом, летал с ним, скажем, на транспортных полетах, он всегда давал мне лишнюю тренировку. Летчик был великолепный...

Агапов — это вообще от Бога летчик! Я с ним много летал еще штурманом...

Елян — нормальный, хороший мужик. Хороший летчик. Я с ним летал очень мало, в основном если куда-нибудь на Ту-134: отвезти-привез-

ти. Но он же все-таки поднимал машину... совершенно отличную от всех других. Да, о нем мог отзываться сдержанно тот же Борисов. Но это и понятно: это же соперники!

Я должен сказать, — продолжал Александр Алексеевич, — что очень от них всех отличаюсь. В том смысле, что меня не заботили все эти передряги. Для меня главным было полететь. Все эти разборки меня совершенно не интересовали. Даже тогда, когда и предупреждали, что ты не лезь ни в коем случае ни туда, ни сюда. Я говорю: да пошли вы все на хрен. Мне вообще это неинтересно. Все, что там делалось вверху с тем же выбором экипажа на “204-й”, с пробиванием этой работы, никогда меня не интересовало. Я считал, что должен лететь достойный и грамотный человек в этом деле. А неграмотных-то я и не знаю. То есть шансы были практически у всех. Ну а там дальше, кто кого переборит: Матвеев, Талалакин... За Матвеева очень здорово выступал Агапов...

— Да, да, он не скрывает этого.

— Ну, это все знают, чего скрывать. Это все известно. А за Талалакина кто был, я даже не знаю. Между Талалакиным и Матвеевым отношения были плохие еще на земле, когда проходили подготовку на стендах. И когда дело подошло уже к финишу, тут самый раздрай и пошел. Этот говорит: я полечу с одним, я с тобой не полечу, этот: я с тобой не полечу. Тогда они ходили каждый день к начальству базы, в КБ, и все это дело там все время месили. Было все.

— Месиво началось давно. Бессонов, давний, непримиримый критик Еяна, считал, что развал фирмы Туполева начался именно с него. Может ли один человек развалить такую гигантскую, могучую фирму?

— Что значит — фирму?

— Он полагал, что практически — именно фирму. Потому что развал базы в конце концов бумерангом ударил по всему КБ.

— Как это так можно? Это же “перестройка” все сломала. А при чем тут Елян? Уж сколько лет его нет на базе!..

— В том-то и дело. К тому же, уйдя потом к микояновцам, он прекрасно там работал. И приносил пользу.

— Да, конечно. Ну, Бессонов — мужик-то хороший, но очень прямой. Он как лом... Когда я пришел только на базу, где-то в 70-м году, попал на партийное собрание. Там такая заваруха была, что я понял: мать честная, я ведь, когда шел сюда, думал о летчиках-испытателях как о такой... высшей касте! А когда послушал на этом собрании, как грызутся все, ужаснулся. Жила Михаил Андреевич вспомнил, как они прыгали с “95-й”, кажется. И вот кто-то там без очереди прыгнул...

Я вспоминаю неприятную дрязгу, в которой участвовали Жила, Сухомлин, другие “старики”. У меня с тех пор зародилось твердое желание, ни к каким подобным схваткам даже близко не подходить. Потому что все они, практически как и везде, происходили из-за денег. Потому что чем ответственной работа, тем она больше стоит. А раз она больше стоит, значит, сюда лезут в общем-то все. А лезть туда всем нельзя, пото-

му что лезть туда нужно тем, кто может с этим делом справиться. Но не все ведь оценивают свои возможности объективно.

Вот Воронченко костерил Еяна. Это мне до сих пор непонятно. Ведь Эдуард Ваганьч ему выложил на блюде все! Он вылетел на “144-й”. И летал на ней очень много. Был человек в фаворе. Я не знаю, что там произошло.

— Печально. Хотелось бы сказать о людях такого труда возвышенно, добро...

— Нет, это невозможно. Вот Василий Петрович Борисов — выдающийся, можно сказать, летчик, но как человек, по крайней мере в то время, когда я пришел, — дерьмо дерьмом. Что ты сделаешь. Такой характер. Прямо нужно вывернуть наизнанку и сделать чего-нибудь такое... А как летчик великолепный.

— От Бессонова досталось “перцу” всем аэроклубовским летчикам — тому же Павлову. Он считает, что Павлов сам виноват в том, что произошло в катастрофе его экипажа.

— Ну, тут трудно сказать. Я не могу так однозначно сказать. Хотя, конечно, полетов строем, как у военных, мы не делали. У нас много было полетов на сопровождение. Полет на сопровождение от полета строем, конечно, отличается: дистанция при этом намного больше. Ну, взять вот последнее, на испытаниях “204-й”. Когда сопровождавший подходил близко, то Талалакин отгонял его: “Пошел бы ты куда подальше, потому что ты помочь мне все равно ничем не сможешь, а если меня заболтает, поведет куда-нибудь, то поведет обязательно на тебя, и ты будешь только мешать!” Все правильно. Поэтому со своей точки зрения Бессонов, может быть, и прав. Но с другой-то стороны, ведь Павлов выполнял задание. Так его настроили: подойти поближе, чтобы получше сфотографировать. А то, что этот эффект “притягивания” присутствует, это известно... У Антонова то же самое было...

— С Терским?

— Да.

— Ну, Бессонов опять “песочил” Терского. То же, мол, ваш аэроклубовский летчик. Талалакина костерил, причем дальше некуда. Он говорил, что машина “204-я” — это дерьмо последнее.

— Это да.

— И обязана она этим ведущему летчику. Если бы был летчик другой, он не допустил бы этого.

— Ну, может быть, и так. Ну, а кто другой? Тот же Матвеев. Но он же с ним летал с первого полета. И все же он допустил то же самое. Он те же самые отчеты писал. Кто сразу отказался — это Махалин. Тот вообще наотрез отказался: “Я на этом г... летать не буду, не подойду к нему”. И наотрез отказался. Я свое мнение сразу сказал, за что и был отстранен подальше. Но все равно я летал, потому как считаю, что летчик, тем более испытатель, должен летать на всем. И на таком дерьме — тоже.

— Скажите, действительно Вы видите ее главный недостаток в системе управления и в штурвале?



— Ну, к штурвалу можно привыкнуть. У меня был такой случай. В. К. Александров из ЛИИ, мы с ним вместе Школу кончали, вел программу на Ту-154 по поводу разных штурвалов: ручка, ручка слева, маленькая такая, ручка справа, штурвал обычный, вот этот мини-штурвал, штурвал еще другой. И он предложил как-то: “Давай мы с тобой слетаем на Ту-154, и ты напишешь мне оценку: с ручкой под левую руку”. Я ответил: “Да ты знаешь, зачем я буду с тобой летать. Давай я тебе сразу напишу всю оценку”. — “Какую?” — “Хреновую”. Он тогда сказал: “Хорошо. Тогда давай так поговорим. Давай слетай со мной, как простой летчик. Безо всяких... ничего не надо писать. Просто сядем и слетаем пару кружочков...” Я согласился: “Давай”. Вот я сел с этой ручкой под левую руку и полетел. Ну, минут через 20 — все нормально, пообвык, захожу на посадку, сажусь... Он спросил: “Ну, а теперь скажи: чего ты имеешь против ручки?” Я ответил: “Ты знаешь — ничего!”

— Что Вы говорите? И взлетали с нею и садились?

— Да.

— Под левую руку? И удобно?

— Удобно. Привыкнуть — нет проблем.

— Там подлокотник есть, наверное?

— Конечно. Рука лежит на подлокотнике, и на левой панели стоит эта ручка. Она всего там 20 см длины.

— Но, может быть, не надо экспериментировать над летчиками? Тем более над рейсовыми. Они привыкли к штурвалу...

— Да нет, есть машины, например, А-310, на которых как раз ручка стоит. Тогда и делали этот эксперимент, чтобы понять, каково это, тем более под левую руку. Все-то правши, привыкли к правой. А вот к левой? И, оказывается, что все замечательно, все хорошо... Потом полетели мы в Ленинград как раз на этом самолете. Там был симпозиум с участием иностранных летчиков: из Болгарии, Чехословакии, Франции. Из Франции прилетел летчик, который налетал 500 часов на А-310. Начальник центра подготовки на тренажерах рассказал, что они готовят летчиков на тренажере А-310, а потом — три полета и дают допуск.

— Я так понял, что ручка установлена у борта: у правого — справа, а у левого — слева. Значит, пересеживаясь справа на левое, командирское кресло, надо переучиваться, привыкать?...

— А там это дело поставлено очень просто у капиталиста — ты больше оттуда, справа, никуда не переседаешь. Сидишь справа и сиди. Все очень просто. Главное, что я хочу сказать, научиться управлять ручкой можно и не сложно.

— Значит, и на “204-й” к новому тоже можно приспособиться...

— Приспособиться можно, но невозможно сделать на этой машине то, что можно сделать на обычном самолете. Я говорю об этой машине: когда ты сел, ты должен быть радостным и довольным, что она тебя посадила...

— Вы говорите об этой ее летучести и парусности...

— И сама система управления. Ее в принципе переделывали... меняли передаточные отношения, облагораживали. Поставили совершенную автоматику. Ты же сидишь там — ничего не делаешь до тех пор, пока не подошло к высоте выравнивания. Включил — и сел. А так-то все она делает. Система управления в полете работает замечательно. И предупредит, и, если ты заснул, разбудит. Все там сделано. Но вот сам элемент посадки — он не годится. Остальное все замечательно: самолет большой, и летит хорошо, и топлива жрет мало и т. д. и т. п. Все приемлемо. Но сам заход и посадка — они, по моему мнению, не годятся. А это, я считаю, самое главное. Какой смысл пролететь 10 часов, а потом сесть и убится. И говорить, что самолет великолепный...

Автор удовлетворен тем, что имел возможность дать высказаться о себе (как и о своих товарищах) тому же Артюхину. Его-то самого особо не возносят. Более того, нередко судят весьма строго и, надеюсь, объективно. М. В. Ульянов говорил: «Артюхин — уверенный середняк. Я помню, как они с Павловым на “154-й” машине сваливались в штопор — совершенно ни с того ни с сего. Была такая машина “154-я”, с бортовым номером “32”. На ней испытывали многие компоновки для Ту-154М, в частности новые предкрылки, трехщелевые закрылки, новые зализы крыла и фюзеляжа, и был “восьмиградусный” стабилизатор (а на “154-й” угол отклонения стабилизатора был 5,5°). Когда мы провели испытания всех этих компоновочных изменений, то поняли, что такой стабилизатор, с углом отклонения 8°, нам не нужен. Но оставили его и им не пользовались.

Самолет “32-й” был единственным, на котором сохранена старая система управления стабилизатором, то есть ручная — без всякой автоматики. На приборной доске перед летчиком находился переключатель. На этой машине уже был прибор, который показывал положение стабилизатора и руля высоты. Чтобы переложить стабилизатор, надо было откинуть “крышечку” и переставить по прибору на нужный угол. Слева сидел Артюхин, а справа — Павлов. В районе Орла Артюхин задел этот переключатель — и переложил стабилизатор на 8°. Это катастрофа! Но чем хороша “32-я” машина, она падала не так, как у Агапова с Мезохом: та задирала нос, падала на хвост и входила в штопор, а “32-я” падала на крыло. (Я летал с Суховым на большие углы именно на этой машине. При выходе на большие углы, машина задирала нос, начиналась сильная тряска, такая, что приборы на доске начинали сливаться. И потом она резко падала на крыло — и засвистела! Сухов распределил между всеми обязанности: я должен был диктовать все время угол атаки — без прерыва.) Им повезло, когда они загнали стабилизатор на 8°, машина начала кабрировать, и в этот момент бортинженер Виктор Крапивин увидел, что у них уходит стабилизатор. Он заорал: “Стабилизатор!” Они ткнули стабилизатор на нуль, но машина сорвалась, повалилась на крыло. Как Крапивин рассказывал мне, он видел, что у него горят двигатели. Первый сгорел, третий, а второй — “температурит”. Он не стал выключать

двигатель, потому что видел, что стабилизатор перемещается. Он говорил, что понимал, что если бы выключил двигатель, то нечем было бы перемещать стабилизатор — привод там электрический, на переменном токе и от аккумуляторов не работает. На этом двигателе они потом долетели до Москвы — на центральном. Пока они выводили машину, стабилизатор пришел в норму... С каждым может быть ошибка, ничего тут нет зазорного. Но важно то, как человек на это реагирует. Он сделал вывод, что вы идиоты, хотели меня убить, сунули мне дерьмовый самолет! Не то что его рукава разболтаны! Артюхин был мужик такой грубоватый, жесткий, в своих оценках несправедливый... Ведущим там был Герман Поспелов... Крапивин погиб потом по-дурацки. Мы с ним летали на разных машинах, на "единичке", на "35-й"... Выезжал он на автомобиле на шоссе, рядом сидела жена, а на заднем сиденье — сын, только пришедший из армии. Сзади на них наехал груженный "ЗИЛ" — все трое погибли... Летал человек, сколько было всяких случаев, и вот на тебе!»

Многие из героев этой книги, и не только летчики-испытатели, в моем понимании — настоящие герои по всем меркам жизни. Но оценивая друг друга, они нередко следуют принципу, о котором иронично писал А. С. Пушкин:

В России же мы все дворяне,  
Все, кроме двух иль трех, зато  
Мы их не ставим ни во что.

Особенно сдержанно многие туполевцы говорили именно о двух-трех своих товарищах, в частности о летчике-испытателе Виталии Даниловиче Баскакове. Зная Баскакова, я со многим не соглашусь. Вот уж воистину издавна мы не умеем ценить и более того умеем не ценить...

Среди летчиков-испытателей немало таких, которые после завершения жизни в летных испытаниях прожили другую, не менее значимую жизнь — конструкторов, писателей, руководящих деятелей. Таковы И. И. Сикорский, И. Ф. Петров, М. М. Громов, Курт Танк, Г. Ф. Байдуков, Г. А. Седов, С. А. Микоян, В. С. Ильюшин, М. Л. Галлай, И. И. Шелест... Пожалуй, свое достойное место и среди них занимает летчик-испытатель ОКБ Туполева Виталий Данилович Баскаков. Закончив летную карьеру, он стал писателем, исследователем «Мира людей» и «Вселенной как Системы» — так он сам называл области своих изысканий. Прямой связи с прошлой деятельностью при этом не было никакой. Но косвенная связь с нею была. Как была очевидной связь с трудным, голодным детством. Этим бесценным фундаментом становления не только больших летчиков, но также деятелей науки, искусства, литературы мы были обеспечены всегда, кажется, щедрее других.

Не могут не впечатлять глобальные, вселенские цели, которые ставит перед собой Баскаков — писатель и мыслитель, даже если сомнительны найденные им средства их достижения. Он рассматривает про-

цесс Эволюции, рассматривает его как путь от иллюзий к реальности, от слабости к силе — а ведь это задача всеобщей, исключительной важности.

Несомненно, Виталий Баскаков состоялся как летчик-испытатель, хотя многие отказывают ему и в этом. Военный летчик первого класса, заслуженный летчик-испытатель СССР, рекордсмен СССР по авиационному спорту, обладатель семи мировых рекордов, установленных в процессе летных испытаний самолета Ту-142.... Вторая его жизнь, не менее яркая, — жизнь писателя, академика Международной академии духовного единства народов мира. Сегодня им написано и опубликовано пять книг, объединенных в серию «Карма, Реинкарнация и Подсознание». Даже одна из них — «Вечная Душа и Временный Человек», поражающая уже самим названием, дает представление о «замахе» автора.

«Так или иначе, но я создал новое представление о реальности, — говорил Виталий Данилович, — и моя собственная оценка уже достигнутого очень высокая». Всю жизнь он искал ответы на вопросы, которые ставила перед ним жизнь, но найти их в рамках сложившихся взглядов не мог. После ухода с летной работы, приняв добровольное домашнее заточение, он попытался самостоятельно найти ответы на свои вопросы. И, думаю, небезуспешно, хотя бы потому, что теперь многое в понимании насущных жизненных проблем стало гораздо яснее ему самому. Более того, он считает, что та система представлений, которая им найдена, имеет абсолютную, объективную ценность и по своей истинной важности может занимать свое место в ряду учений Будды, Христа, других пророков, потому как указывает на реальные возможности вывода человечества на новый этап эволюции. Впрочем, при всей масштабности поиска Баскаков самокритично говорит, что его мнение — это мнение всего лишь одного человека, совершенно ни на что не претендующего и никуда не торопящегося со своим учением, которое вряд ли будет быстро понято, оценено и принято...

«Чтобы проникать во что-либо новое, нужно всегда преодолевать определенный информационный порог, подняться на который обычно могут только те люди, которые к этому имеют достаточный интерес и достаточный уровень подготовленности, достигаемый внутренней работой. Кроме того, для того чтобы свое обычное поменить на что-то новое, нужно перешагивать через себя и ломать старые, уже давно сложившиеся и, казалось бы, неплохо работающие стереотипы, а это могут делать далеко не все люди».

О мировоззренческих работах Баскакова приходилось слышать разное, особенно от его коллег. Один из самых уважаемых туполевских летчиков сказал автору: «Вот ты Баскакова хвалишь. Мы не читали его книг, но у нас впечатление, что у него поехала крыша...» Не без удовлетворения сам Баскаков вспомнил как-то об оценке, которую дал его книгам летчик-испытатель ОКБ Сухого Сергей Мельников. Летчик, специализирующийся на одной из самых сложных работ, на испытаниях палубной авиации, прочитав первые три книги Баскакова, высказался при-

мерно так: «Наконец-то нашелся человек, который простым и понятным языком объяснил, в чем мы находимся и чем в этом являемся!»

Вселенную Баскаков рассматривает как энергоинформационную систему, а человека — как инструмент, используемый системой наравне с другими объектами материального мира с целью организации движения энергии и информации в заданном направлении. Бог, как центральное тело этой энергоинформационной системы, выделяет, по мнению ученого, кусочек информации (Душу) и вселяет ее в объекты материального мира, чтобы включить их в процесс эволюции. Человек, по Баскакову, это также энергоинформационная система, состоящая из сознательной и подсознательной (неосознаваемой) частей, причем подсознательная часть состоит на службе у Системы (Вселенной) и работает на Систему, а не на человека.

Уже в момент зачатия человека в его подсознание вселяется некоторая информационная структура. По Баскакову, это Вечная Душа, постороннее (для Временного Человека) информационное тело, подселенное в подсознание Человека без его разрешения на это и без посвящения его об этом, но руководящее им. Душа приходит к человеку в виде комплекса информационных программ, наработанных ею совместно с объектами материального мира, в которых она воплощалась ранее.

Работает Душа с человеком следующим образом. Выражая через поведение человека содержание своих (в первую очередь) иллюзорных программ, то есть тех, которые видят реальность неправильно, она толкает человека на борьбу с целью «исправления» под свое иллюзорное видение той части реальности, которая, по ее понятиям, существует неправильно. Проблемы, возникающие в процессе борьбы, заставляют человека в конце концов прозреть в том, что какие-то его понятия о правильности существования мира совсем неправильные или не совсем правильные.

Тогда он начинает исправлять иллюзорную информацию, хранящуюся у него внутри и приводить ее в соответствие с реальностью. Этим самым человек «из-под палки» (под давлением проблем, которые он устранить не в силах) включается в процесс эволюции Вселенной, так как начинает осуществлять движение информации в подселенной к нему Душе, преобразовывая ее иллюзорное содержание в более реальное.

Проблемы человека есть следствие проявления в его поведении иллюзорной информации его Души, и больше ничего. Характер протекания жизни и уровень жизни каждого человека — это всего лишь то, что приходит к нему от окружающего его мира в ответ на то, что от него самого исходит. Меняя то, что из него исходит в виде поведения, человек автоматически меняет и то, что к нему приходит, то есть картину и уровень своей жизни.

На каждое воплощение Души Бог выделяет и какой-то кусочек энергии — Дух. Когда эта порция энергии оказывается израсходованной, воплощение души прекращается, и человек угасает. Потому что без божь-

ственной энергии человек существовать не может. Энергия от перерабатываемой пищи обеспечивает только сознательные (осознаваемые человеком) процессы. А само переваривание пищи, как и множество других основных и жизненно важных процессов, происходит на подсознательном (неосознаваемом человеком) уровне и на божественной энергии...

У меня рассуждения Виталия Даниловича вызывают немало вопросов, его выводы не представляются мне ни ясными, ни простыми. Не могу и не хочу судить об истинности построений Баскакова. Для этого надо основательно изучать тома его книг. Но о смелости — в широком смысле этого слова — не сказать нельзя: он поставил перед собой воистину задачу вселенского масштаба. Он создал новое представление о реальности, позволяющее Человеку, как он убежден, «снять со своих глаз существующую до сих пор завесу и совершенно по-другому (более реально) посмотреть на Мир, с целью активного включения в процесс эволюции Вселенной и построения своей жизни без создания проблем самому себе».

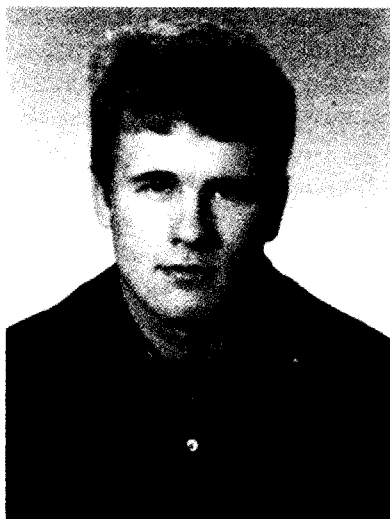
Виталий Данилович Баскаков родился в большой, добропорядочной семье в рабочем поселке Воронежской области в военном 1943 году. С раннего детства в нем существовали, как он сам говорил, какие-то очень глубоко запрятанные внутри амбиции, дававшие ему понять, что он достоин более высокой участи, чем та, которую можно было «высветить» в масштабах поселка. Но возможности проявить себя в условиях почти полной отрезанности от мира были минимальными — общаться, посоветоваться было не с кем.

У красивого кудрявого, с голубыми глазами доброго «теленка, готового облизать весь мир», хватило ума, чтобы понять, что ему будет не просто, не изменившись, вписаться в суровую действительность. Пришлось из себя делать другого человека уже начиная с четырнадцатилетнего возраста, человека, способного с кулаками противостоять подлости, жестокости, обману, несправедливости. Вскоре он уже был чемпионом поселка по выжиманию двухпудовой гири, делал «крест Азаряна», стойку на руках на перилах балконов и над пропастью, прыгал в воду с верхушки железнодорожных мостов.

«Окружающие никогда не могли меня понять, — рассказывал Виталий Данилович. — Им было, например, непонятно, зачем мне надо рисковать жизнью, в то время как другие могут спокойно попить водочки и закусывать вкусной колбаской. И так было всю жизнь — я не вписывался в общую среду. Коллектив всегда вычисляет чужака по энергии, которая от него исходит». Некоторое объяснение подобному выводу он нашел однажды на птицеферме, где увидел такую картину: тысячи мирно соседствовавших, одинаковых, белых цыплят, среди которых образовалась кучка, в которой все безжалостно долбили одного цыпленка. Даже после того, как его уже заклевали, каждый «из толпы» считал своим долгом подойти к уже мертвому цыпленку и «сделать контрольный выстрел» в одну и ту же точку. Виталий не поленился перелезть через забор и по-

смотреть, куда же они его долбили. Оказалось, что у бедняги, в отличие от всех других, было одно черное перышко. Вот уж воистину, как в народной присказке, целовал ястреб курочку до последнего перышка. Уже тогда Виталий сделал вывод, который потом нашел свое подтверждение в его других жизненных наблюдениях: мир не терпит и потому стремится уничтожить тех, кто слишком отличается от него.

«Я никогда не был стадным животным, — говорил Виталий Данилович, — я всегда имел и мог отстаивать свое мнение, хотя уважал и мнение коллектива, подчиняясь ему. Но никогда не вписывался в общую схему поведения, потому что не мог поступать так, как поступают все. Естественно, что это мало кому нравилось, и поэтому жизнь моя была непростой, даже тяжелой».



*В. Д. Баскаков*

Юноша, поставивший в бандитском захолустье высокую цель, имел два хрестоматийных кинопримера: разведчика («Подвиг разведчика») и летчика-испытателя («Цель его жизни»). Посоветоваться было не с кем, поэтому по рекомендации начальника местной милиции Виталий по окончании Школы написал письмо... Л. И. Брежневу. Ответа долго не было. Устроился на работу слесарем-монтажником в Воронеже. Наконец, пришел ответ «сверху»: в училище КГБ принимают только членов партии, имеющих высшее образование...

«Тогда пойду в летчики-испытатели», — сказал себе Баскаков. Из слесарей-монтажников он перешел к этому времени в лесорубы. Эта работа больше, чем прежняя, давала возможность заниматься спортом, а Виталию надо было готовить себя к реализации поставленной цели. Мало того, вместе с пятью друзьями-спортсменами, для которых он стал высшим жизненным авторитетом, он противостоял банде в две-три сотни человек. «Из меня, — объяснял Баскаков, — исходила мощная жизненная энергия, которая выражалась абсолютной уверенностью в себе. Я думаю, эта энергия и позволила мне остаться живым в той идиотской ситуации. Однако этот период мне безусловно надо было пройти, чтобы наработать ряд качеств, которые мне потом в жизни оченьгодились».

Вместе с друзьями он поехал поступать в Тамбовское военное летное училище, но поступил только он один. Окончил его в 1965 году и потом служил на Дальнем Востоке. Потом, уже в Прилуках, на Украине, стал командиром отряда Ту-16. Как наиболее перспективному летчику полка (из молодых) ему предоставляли возможность поступить в три различные военные академии, а как лучшему летчику полка предлагали пере-

учиться на Ту-22. Но он уже настроился идти в испытатели, случайно узнав о Школе летчиков-испытателей в Жуковском от одного из друзей своей «пятерки».

Уйти из армии было очень трудно: командир отряда — это и командир, и инструктор, наилучшим образом подготовленный по всем требованиям курса боевой и летной подготовки, это та самая рабочая лошадка в полку, которая «тянет» на себе всю основную работу. Таких подготовленных людей армия отпускать, естественно, не хотела, и потому переход в Школу стоил летчику больших нервных потерь и удался лишь благодаря его упорству, а также удачному стечению обстоятельств.

В начале испытательской жизни были некоторые трудности, связанные с тем, что Виталий «засиделся» на одном типе самолета семь лет. А это слишком долго для испытателя. Пришлось полностью «переламять» себя: устранять в себе одни, уже прочно сложившиеся стереотипы и нарабатывать другие.

О начале своей испытательной работы на фирме А. Н. Туполева Виталий Данилович говорил: «Мне очень повезло в жизни: мне посчастливилось пройти один из отрезков моего пути рядом с удивительным человеком, может быть, с одним из самых умных людей в нашей стране — Петром Михайловичем Лещинским. Он был начальником бригады аэродинамики на базе. Я проработал с ним несколько лет и считаю его своим Учителем. Вместе с ним я провел ряд сложных и одновременно очень интересных работ по отказам авиационной техники и по объяснению катастроф. Эти работы проводились на самолетах Ту-104, Ту-124, Ту-134, казалось бы, самых простых, но в то же время в чем-то и самых сложных, так как они не были сертифицированы по нормам летной годности и потому не прощали ошибок в испытательных полетах, связанных с выходом за ограничения. В первую очередь это относится к первым двум машинам, причем Ту-104 — машина вообще уникальная. Это первый реактивный пассажирский самолет, который создавался на базе военного самолета Ту-16 в то время, когда о нормах летной годности еще не имели представления. Когда мне приходилось пересаживаться с Ту-104 на Ту-154 — машину примерно того же размера, меня всегда поражала разница в усилиях при пилотировании. Если “104-ю” надо было пилотировать двумя руками, то на “154-й” порой можно было обходиться “двумя пальцами”...»

На этих трех машинах предстояло обследовать заклинение рулевых машинок автопилотов, заклинение триммеров при уводе в крайнее положение, отказы автотриммеров, авиагоризонтов... Когда случилось заклинение рулевых машинок в «Аэрофлоте», некоторые летчики стали говорить о необходимости установки на самолетах отстрела рулевых машинок. Это потребовало бы для всего парка самолетов огромных денег и времени. Молодой летчик-испытатель Баскаков не согласился с таким предложением и выдвинул принципиально другое: «Надо при заклинении рулевой машинки пользоваться триммером!» Когда он рассказал, в



чем состояла его идея, более бывалые и умудренные летчики возразили: ведь всю жизнь при включенном автопилоте запрещалось использовать триммер! Баскаков не терпел и не терпит застывших форм — ни в чем! Он всегда имел и имеет свое мнение, независимое от принятых представлений, от кого бы они ни исходили. В ответ на возражения скептиков он отвечал: «Только такие, как я, над которыми не довлеют авторитеты и застывшие догмы, двигали и двигают историю, потому что, если все всегда будут подчиняться раз и навсегда застывшим правилам, движение прекратится, и мир превратится в болото».

Виталий Данилович вспоминал: «Конечно, старшие задавили бы меня и мою идею, несмотря на то что я представил грамотное обоснование — зачем надо делать то, что было запрещено со времени изобретения автопилота, и почему не надо этого бояться. Елян, правда, молчал. Он — мужик умный, и он молчал, он слушал. Но Харитонов, Сухов и другие “старички” были настроены однозначно — против...»

И тут вмешался Петр Михайлович Лещинский, который до этого тоже молчал и думал. «В этом что-то есть!» — сказал он. Проанализировав и нарисовав несколько графиков, он высказался уже определенно: «Баскаков прав. Правда, может быть, рядовому летчику Гражданского Воздушного флота мы это в полном объеме рекомендовать не будем, а давайте в испытаниях для каких-то основных скоростей определим балансировочные положения триммера для разных весов и центровок и будем рекомендовать при изменении скорости с заклиненной рулевой машинкой автопилота изменять положение триммера и устанавливать его в соответствии с внесенной нами в инструкцию рекомендацией».

После этого, возможно, впервые в истории испытаний самолетов, летчику (а не ведущему инженеру, как обычно) было предложено самому составить программу испытаний и выполнить ее. Методический совет доверил самому Баскакову проверить и реализовать его идею на практике, для чего ему прежде всего пришлось выполнить посадки с заклиненными рулевыми машинками по всем трем каналам управления. В результате выполнения этой работы стало ясно, что останавливать весь парк машин — Ту-104, Ту-124 и Ту-134 — на доработки не следует. Машины продолжили полеты, а в их инструкции были внесены рекомендации по пилотированию в случаях заклинения рулевых машинок автопилота. С этой работы начались исследования других отказов: заклинения триммеров, уход автотриммера, отказы авиагоризонтов, определение целесообразности снятия посадочного щитка со всего парка машин Ту-134, объяснение катастроф и другие.

Эта совместная с П. М. Лещинским работа заняла примерно года три, и Баскаков считает этот период самым интересным для себя и самым счастливым. Это была аналитическая работа. Программы были небольшими и неденежными, но все они были связаны с самыми серьезными отказами, и все имели повышенную степень сложности. Полеты по этим программам сопровождались значительным риском и требовали от ве-

душего летчика-испытателя грамотного, нестандартного, порой не предусматриваемого никакими инструкциями подхода к решению поставленных задач. По каждой из программ надо было составлять летную оценку и писать дополнение к руководству по летной эксплуатации — писать ясно и с полной ответственностью за весьма важные рекомендации. Это была школа Лещинского.

Баскаков пришел в ОКБ Туполева, когда разгорелся конфликт внутри летно-испытательной службы, которую возглавлял Э. В. Елян. И сейчас, по прошествии многих лет, летчики, давно уже не летающие, остаются разделенными на два лагеря — союзников и противников Еяна. И поныне не убывает горячее желание иных летчиков найти виноватого в развале летно-испытательной службы, а вслед за ней — знаменитого ОКБ. Случившийся конфликт и его последствия — это модель жизни не только туполевского, но и других творческих коллективов, это модель нашей жизни. Сейчас я говорю об этом с сожалением — как об упущении, как об эмоциональной ошибке, хотя помню неожиданное наблюдение умудренного в театральных интригах великого режиссера-бунтаря Юрия Любимова: «Смысл жизни — в споре». Примиряет с этим неожиданным суждением добавление мастера: «...Пусть даже в споре с самим собой». Уверен, что, если бы все мы научились руководствоваться принципами, провозглашаемыми Баскаковым, если бы научились избавляться от эмоций в пользу хладнокровия, если бы научились за частным, тактическим не упускать главного, стратегического, если бы научились не переоценивать себя и видеть достоинства других, удалось бы избежать многие противостояния. И гораздо более кровавые. Американцы называли Чкалова русским Линдбергом. В Баскакове, рассказывающем как разумно перделать не мир, но себя, можно увидеть черты русского Карнеги.

Продолжая разговор о Лещинском, я заговорил с летчиком о Еяне.

— ...Петр Михайлович был одним из тех, кто высоко характеризовал Еяна. В этом вы также схожи, — сказал я Баскакову, отличающемуся от некоторых своих товарищей явно более глубоким уважением к Эдуарду Вагановичу.

— Я, как и Петр Михайлович, при оценке Еяна никак эмоционально не заиклен. Я даю его оценку как бы сверху: Елян ушел, и исчез дух фирмы. Вообще! Фирма держится на духе летно-испытательной работы, а она, в свою очередь, держится на летно-испытательном составе. Елян этот дух держал высоко. Летчики-испытатели были на самом верху фирмы. Елян был на уровне генерального конструктора и летную службу держал на этом уровне. А как только Елян ушел, летную службу сделали отделчиком ЛИКа. То есть подсунули под инженеров, которые всегда были ниже. А при Еяне все летчики были на уровне генерального. Сам Эдуард Ваганович постоянно, напрямую общался с Туполевым. После ухода Еяна летчиков сравнивали с отделом технического снабжения. Отсюда все и началось. По базе распространился другой дух: куда ни пойдешь, отношение примерно такое: «Вот этих летчиков убрать бы с базы,

чтоб не жужжали своими самолетами, не мешали бы пить чай...» Летчики фирмы стали ненужными...

Никак не хотел бы выставлять Баскакова как носителя истины в высшей инстанции. Порою взвешенности и даже логики в его суждениях никак недостаточно. Прочтя эти его строки, Ульянов возмутился: «Вот это летная патология: “Все — ниже летчиков!” Не могут признать, что есть люди умнее, лучше и чище...»

Летчики — это, как правило, тоже инженеры. Некоторые из них, закончившие после военных училищ также МАИ, — дважды инженеры. Но дело даже не в формальном образовании. Летчики, а тем более испытатели, конечно же, элита авиационного общества, об этом пишет и сам М. В. Ульянов во вступлении к настоящей книге. В. Д. Баскаков, говоря об обособленности летной службы при Еляне, никак не хотел обидеть кого бы то ни было, но подчеркивал таким образом только понимание важности летной службы. Оно, по мнению летчика, пропало с уходом Еяна, когда летная служба растворилась среди других. Надо ли говорить, что Баскаков ценил, как никто, многих инженеров. Особенно это относилось к П. М. Лещинскому: «Лещинский был мудрее других. Петр Михайлович мог понять и Еяна, и его оппонентов. Он пользовался уважением и у тех, и у других...»

Однажды Лещинский преподавал жестокий урок своему ученику и другу Баскакову. На самолете Ту-144Д проводились исследования, связанные с проблемой обледенения. Необходимо было в полете в облаках в условиях естественного обледенения наращивать определенную толщину льда на конструкции самолета и проверить, как ведут себя в этих условиях опытные двигатели.

Довольно долго нужное обледенение Баскакову найти не удавалось — не везло с погодой. Слетали впустую, выполнив несколько продолжительных полетов, и сожгли много керосина, не получив никакого результата, а сроки поджимали. Наконец, в пятом или шестом полете, под Казанью нашли «хороший лед». На радостях ведущий инженер предложил походить в облаках подольше, чтобы нарастить «долгожданный» лед сверх указанной в полетном задании толщины, чтобы некоторым образом компенсировать нулевой результат предыдущих полетов. Командир экипажа согласился, однако лед, сорвавшись с конструкции воздухозаборника, вызвал повреждение двигателя. Петр Михайлович знал о неудачно сложившихся погодных условиях в этих летных испытаниях, знал о впустую проделанной работе и так же, как и ведущий летчик Баскаков и ведущий инженер Купцов, переживал за это. Однако на разборе полета в присутствии Туполева и ряда высокопоставленных специалистов министерства он первым строго спросил: «А какое право имел командир корабля изменять задание?!»

Первым чувством Баскакова была обида. Но уже вскоре, хладнокровно разобрав доводы, он понял, что, если бы этот вопрос был задан любым другим человеком, до него ничего бы не дошло. А вот именно то, что

этот больной и жесткий вопрос прозвучал от старшего друга, который прекрасно знал всю обстановку, и именно то, что он вместо того, чтобы защитить, ударил, и ударил больно, — все это подействовало и послужило уроком на всю жизнь.

«Лещинский повернул мне мозги — полностью, — говорил потом Виталий Данилович. — Я был человеком увлекающимся, и порой мною управляли эмоции. Таким же был и ведущий в том полете. Лещинский ткнул меня носом в дерьмо на виду у всех, понимая, что иначе меня не переделать. В результате этого очень жестокого урока я понял, что, как бы ни складывалась обстановка и какие бы желания и чувства она ни вызывала, подчинять себя эмоциям нельзя, так как их никогда и никто не примет за оправдание в случае прокола.

Петр Михайлович был замечательным учителем. Именно с тех пор я перестал управлять собой, опираясь на эмоции. Лещинский для меня — это Человек и Учитель очень высокого уровня. Кстати, могу отметить, что по уровню проявления ума, мудрости и озабоченности общими проблемами авиации Лещинский и Елян во многом были схожи. Я думаю, именно поэтому они друг друга и уважали, несмотря на присутствие некоторого соперничества в их отношениях. Чувствовалось, что они признавали друг друга равными и старались относиться друг к другу очень деликатно».

После разделения на три летных службы Баскаков попал на испытания самолетов Ту-95 и Ту-142. На этих самолетах им были выполнены весьма ответственные боевые полеты, с испытаниями систем вооружения на полигоне. Некоторые работы, в частности по испытаниям и доводке ракетных комплексов, были уникальными. Одна из ракет (изделие «40») не имела аналогов в мире. Тогда говорили, что за каждым полетом машины с этим ракетным комплексом лично следили два президента: Горбачев и Рейган. Баскакова и его экипаж на Ту-95МС сопровождали три самолета специального назначения Ил-76 с «грибами» — наши АВАКСы, а на полигоне еще подстраивались истребители — для фотосъемки.

Полна горького юмора рассказанная Баскаковым история о том, как из задрипанной телефонной будки рядом со своим общежитием он руководил подготовкой к тем сверхсекретным испытаниям, в которых помимо экипажей самолетов участвовали сотни специалистов в разных точках страны: «Вспоминаю один из парадоксов, возможно, из лично моей, а возможно, в чем-то и из нашей общей для страны картины жизни, который сейчас может показаться смешным. Когда я летал по этой программе, я жил в семейном общежитии на улице Речной. Единственным местом, откуда можно было позвонить в том районе Жуковского, была телефонная будка — одна на несколько общежитий и гостиницу для командированных...»

Полеты по этой программе выполнялись ночью. Днем экипажи отдыхали и находились дома. Вероятность того, что полет состоится

(в сложное погодное время, в туман и гололед), обычно была невелика еще и потому, что ввиду особой закрытости этой темы выделялся всего лишь один запасной аэродром, соответствовавший нормам сверхсекретности. Летчик не видел смысла заранее добираться пешком до работы (личного автомобиля у Баскакова тогда не было) в вечернее время, когда на базе никого не было и все было закрыто. Решение на этот групповой полет, в котором кроме его экипажа участвовали сопровождавшие их самолетные командно-измерительные пункты — СКИПы и несколько потребителей, Виталию Даниловичу приходилось принимать не за час, как обычно, а раньше. Ведь надо было успеть заранее оповестить о принятом решении все участвовавшие в полете экипажи, а также персоналы на аэродромах по трассе и на полигоне. Сверхзакрытое решение принималось из той самой сверхоткрытой будки.

«За несколько часов до вылета я выходил из общаги, — вспоминал командир основного экипажа Баскаков, — шел к телефонной будке и занимал очередь. Очередь обычно состояла из пьяных и полупьяных парней и мужчин, у которых была только одна проблема — организовать встречу с противоположным полом. Мне для тщательного анализа прогноза погоды по трассе, на базовом и запасных аэродромах требовался значительный промежуток времени, и очередь часто не выдерживала моей “пустой трепотни о погоде”. Нередко приходилось слышать: “Мужик, хватит трепаться о погоде, нам тут срочно о важных делах надо договориться — у нас водка стынет!” Частенько приходилось уступать под давлением толпы, прерывать разговор и занимать очередь снова. А дождавшись ее, снова под мат-перемат людей вокруг будки, “занятых делом”, анализировать погоду, а затем принимать решение и выдавать его диспетчеру ЛИИ, который дальше уже раскручивал весь объемный и сложный процесс по организации вылета.

Я думаю, — продолжал Баскаков, — что если эту историю рассказать даже не испытателю, а просто командиру стратегического ракетносца ВВС США, то он, скорее всего, не сможет поверить в то, что такое может быть, а если сможет, то будет смеяться как над смешным анекдотом. Однако для нашей страны в то время этот эпизод представлял собой лишь часть нашей общей, очень нелегкой картины жизни, нелегкой в смысле организации, порядка и материального обеспечения... Кстати, когда показали по телевизору, в каких условиях жил командир атомной подводной лодки “Курск”, мне стало ясным то, что и в наше время далеко от того эпизода, который я описал, мы не ушли...»

Впрочем, в наше время, видит Бог, есть немало людей, живущих намного лучше, чем командир стратегической подлодки или испытатель стратегического бомбардировщика. Это ли не достижение российских реформ!..”

М. В. Ульянов принадлежал к поколению советских людей, умевших выполнять задачи стратегического масштаба, довольствуясь минимальными материальными благами и требуя ответственного подхода к реше-

нию поставленных задач прежде всего от самих себя. Он был строг в этом отношении и к Баскакову: «Баскаков был средним летчиком и не очень надежным человеком. Чего стоит опус с телефонной будкой! Организовывать такой полет и так! Тысячи людей работают в разных точках по всему Советскому Союзу, на базе готовят технику, во Владимировке — самолеты сопровождения наизготовке. А он сидит в общежитии и за час выходит звонить по телефону. Да он же должен быть на работе! И взаимодействовать с инженерами!..

На оперативке накануне полета обсуждалось все обеспечение, расписание движения автобусов для сбора персонала. Все резервировалось заранее, и никаких сбоев не бывало. К летной службе был прикреплен шофер Николай Васильевич Негин, очень надежный и обязательный человек. Если нужного человека не оказывалось в назначенном месте, он находил и его...»

Баскакова эмоциональный всплеск М. В. Ульянова, человека, которого он уважал, удивил. Для Баскакова не все оценки, с которыми он ознакомился, читая рукопись этой книги, были приятны, но он обычно воспринимал их со спокойной заинтересованностью. Мне показалось, что для многих Баскаков как был, так и остался не очень понятным и понятным... Более того, многие из товарищей относились к нему негативно, и это как-то особо заинтересовало философски настроенного Б. И. Веремея, который увидел в Баскакове личность. Понятно, что Баскаков не согласился с суждением о себе как ненадежном человеке. Действительно, если бы это было так на самом деле, то как такому человеку можно было доверять самые ответственные испытания в качестве командира экипажа стратегического бомбардировщика с крылатыми ракетами... Как такому человеку можно было доверять экипаж Ту-144 не только в летных испытаниях, но и в транспортных полетах. Но ведь доверяли, оформляли соответствующие полетные листы, которые подписывали высокие руководители — тот же М. В. Ульянов, тот же В. Т. Климов... Сам Баскаков в своих оценках и суждениях старался избегать резкостей...

Можно было обидеться ему и за то, что М. В. Ульянов, и не он один, называли его летчиком средним, но Виталий Данилович отнесся к этому как раз с пониманием и увидел в этом не частную, но общую проблему: «Поколению летчиков, которые пришли на базу лет на 10–15 раньше меня, здорово повезло: они пришли в авиацию в период ее расцвета, и у них был непочатый край работы. Они могли проявить себя в полной мере. Даже люди, не особо одаренные от природы, в этих условиях добились результатов впечатляющих. И вот мы пришли в коллектив, где уже было более десятка летчиков, имевших огромный авторитет: Елян, Ведерников, Агапов, Борисов, Веремей, Горюнов, Бессонов, Кульчицкий, Сухов, Харитонов... Это были корифеи. Я имел высшую подготовку летчика дальней авиации. Был командиром отряда. Но здесь, летая с корифеями, я должен был “опуститься” до уровня второго летчика, что для меня морально было нелегко. Раздвинуть корифеев было невозможно, тем

более что работы становилось все меньше и меньше. Маститые никак не были заинтересованы (ни материально, ни морально) пропускать нас к первым ролям. Так мы стали середняками. В этом Ульянов прав. Мы все — середняки. Из нашего поколения более повезло Матвееву, он стал начальником, Героем, но по сравнению с тем же Ельяном или Агаповым он смотрится скромно. Я его уважаю, ставлю в ряд лучших, но так распорядилась история. Примерно то же можно сказать о Талалакине. И у него, и у Матвеева не было такого ореола, какой был у корифеев. Мы оказались середняками, нам были уготованы вторые роли. Проходит еще десять лет — вторая половина 80-х. Пришло новое поколение — человек десять. И это были уже совсем другие люди. Их интеллектуальный уровень был выше нашего, хотя мы в этом превосходили наших корифеев. Они не пили, не курили. (А когда я пришел, почти все и почти везде курили, после каждого серьезного полета устраивалась пьянка. Я не смог этому противостоять, и лично мне это принесло потом большие огорчения.) Они были сплоченными, дружными, ценили людей за реальные дела. Они решительно отказались пить и добились запрета на курение в своем рабочем помещении.

Во главе их были в основном штурманы: Донсков и Кудрявцев. С корифеями в борьбе за жизненное пространство молодая зубастая поросль летчиков (С. Борисов, А. Солдатенков, А. Журавлев, В. Минашкин) не схватывалась, а середняков потеснила, отнимая у них работу. Середняк, лет пятнадцать находившийся на вторых ролях, защищать себя не привык и вышел на пенсию. Это была уже середина 90-х. Из корифеев к тому времени остался один Веремей. Виктор Николаевич Седов был штурманом среднего поколения, но он также нашел общий язык с молодыми...»

Я рассказал Баскакову старый анекдот о том, чем середняк 30-х отличался от середняка 60-х: первые пошли в колхоз, а вторые — в аспирантуру...

Уместно подробнее рассказать о некоторых испытательных работах Виталия Даниловича, чтобы понять всю условность определения «средний летчик».

Однажды Баскаков сажал гигантскую машину Ту-95 с двумя работавшими двигателями с одной стороны. Экипаж выполнял программу испытаний, в которой ему «вводились» разные режимы вибрации винтов. Оказалось, кстати, что возможны такие параметры вибрации (частоты и амплитуды), которые экипаж сколько-нибудь продолжительное время выдержать не мог чисто физиологически. В процессе этих испытаний возникла авторотация одного из двигателей. При включении его флюгирования произошла авторотация соседнего двигателя.

Аварийная комиссия установила позже, что экипаж действовал безупречно. Но выяснилось также, что ошибка была допущена в процессе регламентных работ, в схеме управления. Когда по команде командира бортинженер Владимир Криковцов нажал кнопку флюгирования двигателя, одновременно с его флюгированием соседний двигатель перешел в режим авторотации! Пришлось зафлюгировать и этот двигатель.

Командир, сохранявший полное спокойствие на борту, с удаления в 220 км от «точки», с высоты около 10 км, на двух двигателях дошел до своего аэродрома и выполнил посадку «с прямой»...

Баскаков рассказывал, что ему, побывавшему в различных «страшных» ситуациях, в этом полете впервые стало по-настоящему страшно: «Создавалось впечатление, что если на режиме авторотации пробыть еще немного, то самолет (и мы вместе с ним) рассыпется в пыль из-за мощнейшей вибрации. (Представить это невозможно. А чтобы это понять, на этом режиме надо побыть — это действительно очень страшно.) Однако потребовалось какое-то время, чтобы найти нестандартное решение. Нестандартное — потому что после возникновения авторотации винтов (уже второго двигателя) стало понятно: в электрической проводке управления двигателями присутствуют какие-то нелепые неисправности, и к чему они приведут при стандартных действиях, было непонятно... Мгновения тянулись медленно, и казалось, что самолет рассыпется до того момента, когда будет найдено решение.

Мне стало понятно, что причина неисправности, скорее всего, “сидит” в пульте бортинженера. Поэтому, чтобы исключить дальнейшее усложнение ситуации в этих непонятных условиях, я приказал бортинженеру убрать руки с его пульта управления двигателями и зафлюгировал второй двигатель со своего пульта. После этого решил никаких действий с двигателями не предпринимать и идти на посадку на двух двигателях. И хотя посадка на двух двигателях, работающих с одной стороны, является сложным элементом полета, я считал, что выбрал наименее рискованный вариант.

Я думаю, в этой ситуации спасли способность командира сохранять спокойствие и хладнокровие, а также отсутствие паники и четкое подчинение экипажа его командам».

В другой раз крылатая ракета, запущенная с самолета Ту-95МС, пилотируемого Баскаковым, взорвалась практически перед носом самолета. Случилось это на скорости полета самолета около 800 км/ч. Обычно при пуске ракета отделялась от крыла самолета, после чего запускался ее двигатель, раскладывалось крыло, и она, быстро набирая высоту, потерянную при отделении, разгонялась до большой сверхзвуковой скорости. На этот раз ракета, чуть опередив самолет-носитель и достигнув его высоты, взорвалась прямо по курсу самолета, создав перед ним огромное огненное облако. Реакция командира была мгновенной: с креном градусов в 70, что недопустимо для этого самолета в нормальной ситуации, он стал «уходить» от моря огня. При этом, беря штурвал на себя, с тем чтобы максимально возможно искривить траекторию полета и увести самолет из сверхопасной зоны, Баскаков следил, естественно, за тем, чтобы в глубоком вираже с минимально возможным радиусом, в снижении, регулируемом отклонением руля направления, не превысить ограничения по перегрузке и не разрушить самолет. После ввода в разворот зона огня исчезла из поля зрения летчиков, однако самолет вследствие своей инер-



ционности не мог быстро изменить направление полета. Потекли томительные секунды полета по приборам и ожидания, достаточен ли располагаемый радиус виража, чтобы не влететь в опасную зону. Наконец, бортмеханик из кормовой кабины радостно доложил командиру, что машина, повернутая к зоне огня своей подфюзеляжной частью, прошла по ее краю, чуть зацепив хвостом самолета... Экипаж и машина были спасены...

Однажды Баскаков собирался лететь на Ту-104, а Воронченко — на Ту-144. Диспетчер решал, кому первому выделить машину, чтобы ехать на КДП. Диспетчер сказал, что Ту-104 подождет... Проходивший мимо Веремей бросил: «У Воронченко — самый рядовой полет, а у Баскакова — героической сложности!» Баскакову предстоял испытательный полет для выяснения причин иркутской катастрофы самолета Ту-104, свалившегося на взлете. Вследствие явной опасности предстоял полет сокращенным экипажем: Баскаков (командир), Веремей, Майоров. Тогда режим полета на больших углах атаки экипаж проверял на относительно большой высоте. Веремей постоянно сдерживал командира: «Свалимся! Свалимся!» Командир настоял на выполнении полетного задания, сваливание действительно произошло, но совместными усилиями машину вывели... По словам Баскакова, ссылавшегося на П. М. Лещинского, прежде машину в процессе летных испытаний до сваливания не доводили и были установлены жесткие ограничения по углу атаки.

Баскаков с Севанькаевым летали на Ту-144 в Алма-Ату в порядке подготовки к рейсовым полетам с пассажирами. Один день командиром летал один, а на другой — второй, при этом тот, кто сидел на правом кресле, выполнял также работу штурмана. Так, в течение около двух месяцев они менялись ролями (и креслами). С ними, по поручению Еяна, в качестве инструктора летал штурман А. С. Шевцов: планировалось, что машиной будет управлять экипаж из трех человек: два летчика и бортинженер. Особенно сложно было как раз правому летчику: Шевцов «вырубал» центральную вычислительную машину — ЦВМ, с которой летать было очень просто. После этого правому приходилось «вручную», с помощью радиоконуса — АРК прокладывать маршрут и вести весьма напряженную радиосвязь... Все это было сложно, потому что машина летала вдвое быстрее других — и по горизонтали, и по вертикали. Поворотные пункты она проскакивала мигом, так что работать правому надо было напряженно, быстро и четко... Баскаков с Севанькаевым стали, таким образом, двумя единственными летчиками, получившими допуск к этим полетам и в качестве штурманов.

Тогда Баскакову не было и сорока, а выглядел он намного моложе: подтянутый, спортивный! Как-то он обратил внимание на то, что в Домодеове, в авиационном диспетчерском пункте — АДП, куда за час-полтора до вылета надо было прибыть командиру для оформления разрешения на полет, собирались обычно солидные командиры кораблей в красивой форме «Аэрофлота». Баскаков, приходивший туда в скромной тен-



*В. Д. Баскаков за рулем земного «Конкорда»*

ниске и светлых брюках, не понимал поначалу, в ожидании чего там толпились «старые волки»... На него, невысокого, поджарого, молодого, никто не обращал никакого внимания, а позже он узнал, что они ждали, когда придет командир Ту-144, чтобы посмотреть на этого богатыря...

В этой книге немало строк посвящено штурманам-испытателям. Их роль в экипаже трудно переоценить. Хотелось бы вспомнить всех, но это вряд ли возможно. Виталий Данилович Баскаков летал со многими штурманами, и было интересно услышать его характеристики своих товарищей: «Из штурманов мне нравился Виталий Александрович Трошин, летать с ним было очень приятно. Мы знали, что у него “проколов” не бывает! Он надежно выполнял свои обязанности штурмана и замечательно, я бы сказал красиво, вел радиообмен. Полет с ним был просто отдыхом для командира. Некачественная работа штурмана или радиста изнуряет командира... Радист должен правильно понять, что передают ему, и правильно донести это до командира, штурмана. Александр Семенович Шевцов был очень сильным штурманом и поражал своей смелостью. Он был и человеком очень хорошим — пока не ввязался в политику, в “дело Еяна”... Даже штурманом стал похуже — более нервным... (Драки-склоки до добра не доводили никого: нормальные люди портились на глазах...) Штурманом от Бога был Виктор Иванович Педос. Он был на редкость профессионально одаренным человеком и мог без подготовки лететь куда угодно и отлично выполнить любое задание. Все было у него в голове. Но, как все талантливые люди, он был несколько ленив... Виктор

Николаевич Седов, в отличие от Педоса, готовился к полетам чрезвычайно тщательно. Он заранее узнавал задание, брал карту, усидчиво изучал ее, тщательно разрисовывал, делал какие-то специальные пометки. С ним тоже было приятно летать, потому что у Седова все было продумано и нанесено уже на карте. Седов никогда не говорил об отрицательных качествах человека, и он со всеми был всегда в хороших отношениях. Михаил Михайлович Козел и Анатолий Васильевич Еременко — два очень сильных и разных штурмана, участвовавших в первом вылете на Ту-160 с Б. И. Веремеем. Козел был оператором, а Еременко навигатором. Еременко в чем-то был похож на Педоса и мог не готовиться особо к полету. Казавшийся на первый взгляд безалаберным и безответственным, в полете он работал без замечаний. Козел, в отличие от него, как очень ответственный человек готовился к полету со всей тщательностью. Совершенно разные люди, они были одинаково надежными профессионалами... Виктор Михайлович Донсков много летал на Ту-95 и на Ту-142. Мы с ним сделали много пусков. Он — пример человека высокого эволюционного уровня. Он мог быть и мягким, и жестким, он мог охотно помогать кому-то и мог твердо отказать. В повседневной жизни он был веселым, добродушным, мягким человеком. Но как только он получал задание, он преображался, становился жестким профессионалом, четким, грамотным, организованным. Евгений Кудрявцев тоже был очень надежным, грамотным штурманом. Вячеслав Леонидович Лайхтер — веселый человек, душа компании, но я поначалу его



*М. М. Козел и В. Д. Баскаков*

не уважал за то, что в полете, в критических ситуациях он просто “выключался” и приходилось обходиться без него. Однако потом он научился вписываться в сложную атмосферу испытательных полетов и работал безукоризненно. Сейчас он живет в Канаде.

Хочу отметить Каньшина Вячеслава Алексеевича — надежный был штурман. В критической ситуации никогда не терялся, сразу включался в нужный режим и был хорошим помощником командиру. Работал четко и всегда делал именно то, что было нужно в конкретной ситуации.

Хороший штурман Владимир Борисович Ласьков — человек на редкость спокойный и даже флегматичный... Когда на Ту-154 “падали” Павлов с Артюхиным, Ласьков, в соответствии с установленным порядком, “ушел” с внутренней связи и, перейдя на внешнюю, докладывал высоту и скорость полета. Его голос слышали все экипажи. Летчики “Аэрофлота” рассказывали потом, что были потрясены тем, насколько спокойно он сообщил невообразимое: “Высота — восемь, скорость — ноль!” Так

же было, когда падали Веремей со Львовым. Виталий Александрович Трошин, человек флегматичный до предела, тоже четко и спокойно докладывал, как полагалось, высоту и скорость — вплоть до “посадки” на трактор...»

Потом Трошин рассказывал Баскакову, что, когда машина стала разваливаться, он сумел вылезти с парашютом через форточку и стал убежать от горевшей и взрывающейся машины на четвереньках. Лишь пробежав таким образом метров 50, он опомнился, что можно распрямиться и бежать «нормально». Потом он отстегнул парашют и бросился вытаскивать Львова... Кстати, в спокойной обстановке вылезти в форточку с парашютом не удалось.

Это не единственная история, которую рассказывал Трошин с присущим ему юмором. Он вообще любил всякие смешные истории и любил посмеяться, в том числе и над самим собой. Вот его рассказ, связанный с катастрофой Ту-144 в районе Егорьевска. В этот полет с Еляном и Поповым должен был лететь штурман ГосНИИ ГА, но он не явился вовремя, и Елян дал команду лететь Трошину. Однако в самый последний момент, когда экипаж уже шел на самолет, появился опоздавший штурман. Елян сказал: «Трошин, отдай портфель и иди отдыхай — полетит он!» Трошин вспылил: «Ну, да, вы там навернетесь где-нибудь в районе Егорьевска, а меня в тюрьму посадят за то, что я секретные документы не сдал! Где я портфель буду искать?» Но портфель благополучно у него отобрали и улетели.

Потом, когда оставшихся в живых членов экипажа привезли на аэродром, Елян, увидев Трошина, «погнался» за ним со словами: «Убью, рыжая скотина, опять накаркал!» (Однажды уже был случай, тоже на Ту-144, но с Горюновым в качестве командира. При подготовке к полету Трошин «ввернул»: «А что мы будем делать, если над поворотным пунктом у нас “квакнут” два двигателя?» И действительно, в полете, как только Трошин начал докладывать о пролете поворотного пункта, произошел... отказ двух двигателей!) От Еяна Трошин убежал, а вот портфель с секретными документами ему пришлось искать очень долго, потому что при



*А. В. Еременко, В. Л. Лайхтер,  
В. А. Трошин*

посадке нос самолета разрушился, а передняя кабина оказалась забитой землей. Пришлось штурману за ящик водки нанять мужиков из соседней деревни. Они копали два дня, портфель был найден, и Трошин наконец избавился от страха утери секретных документов...

Вспоминая эту историю со слов Виталия Александровича Трошина, Баскаков говорил: «Вечная ему память! Веселый был мужик и отличный профессионал».

Поскольку зашел разговор о смешных случаях, Баскаков вспомнил также случай с Евгением Александровичем Горюновым: «Примерно лет в пятьдесят он начал активно заниматься спортом: бегом, бадминтоном, большим теннисом. Однажды, когда ему было уже ближе к шестидесяти, мы с ним полетели в командировку в Феодосию (работать на Ту-142). Как-то к нам, к экипажу, подходит молодой, лет 25, розовощекий парень и спрашивает, показывая на Горюнова, играющего в теннис: “Ребята, а кто у вас этот дедок?” Евгений Александрович не выглядел старым, но тому парню он, по-видимому, казался дедом. Мы ответили, что это заслуженный летчик-испытатель, и спросили: “А в чем дело?” Тот рассказал, что накануне вечером на стадионе Евгений Александрович предложил ему пробежать несколько кругов. Парень подумал: “Куда тебе, дед, со мной бегать? Ты же упадешь на втором круге!” Но не сказал ничего ехидного и побежал с ним. Далее пересказываю его буквально: “Бежим первый круг — дед бежит, не падает. Бежим второй — дед бежит. Бежим третий — дед бежит, как ветерок, я стал отставать. Бежим четвертый круг — я упал, дополз до скамейки, сел отдышаться, а дед продолжает летать по стадиону, как ветер. И так двадцать кругов. А потом пошел еще в теннис играть и выиграл у меня три партии!”»

В разговорах с Баскаковым мы пытались прояснить для себя не только субъективные, но и объективные причины разлада среди летчиков. Одна из них была вечной — деньги! Система распределения материальных благ способствовала проявлению в людях отрицательных качеств: платили за полеты!

«Оклад у летчика был небольшой, и когда он был без летной работы, то не имел ничего: ни денег, ни уважения», — говорил Виталий Данилович. (М. В. Ульянов уточнял: оклад у летчиков первого класса в то время равнялся 375 рублям, а у начальника базы — 330 рублям, летчикам, кроме оклада платили еще летные. — Г. А.) Баскаков продолжал: «Как только летчик получал работу, тем более длительную, он сразу переходил на другой денежный уровень и на другой уровень положения в обществе. Сама система предполагала борьбу за полеты. Можно выделить всего два-три человека, которые за полеты не боролись: Веремей, Павлов, Матвеев. Трудно назвать еще кого-то. Система обнажала свою слабость: подсиживание, наговоры друг на друга... Когда в 1995 году я ушел на пенсию, то облегченно вздохнул, прежде всего из-за этого, — признавался Виталий Данилович. — Характерная особенность: когда я получал работу, со мной начинали здороваться люди вне летной службы и переставали здо-

роваться люди с летной службы. У меня самого было как-то по-другому: когда кто-либо получал работу, я был искренне рад за него, а когда я получал работу, меня переставали замечать. Обнаружив это, я очень удивился поначалу, но потом понял, что пытаюсь наладить добрые отношения там, где это невозможно сделать.

Люди, среди которых приходилось работать, слишком были зацеплены за материальные ценности, и потому часто приходилось видеть, как в них обнажались негативные качества. Задумавшись над этим основательнее, я понял, что сама система распределения благ толкает к всплыванию наружу отрицательных качеств, и, если бы система была другой, можно было надеяться на то, что уровень взаимоотношений был бы существенно выше. Впрочем, система, которая существовала в нашем коллективе, позволяла довольно быстро увидеть, кто есть кто, хотя порой видеть это было противно».

По мнению некоторых туполевцев, избежать несправедливости в оплате работы было возможно. Военные летчики-испытатели это поняли и смогли ввести у себя другую систему. В Ахтубе, в ГК НИИ ВВС, где часто работали и летчики-испытатели МАП, военным за полеты денег платили поменьше, и летные деньги они делили поровну.

«Они поняли, — говорил Баскаков, — что система, подобная нашей, работает против летчиков, против сплочения коллектива. Поэтому летные деньги они делили поровну, но с учетом уровня квалификации, то есть с учетом класса. Главным в их системе была значительная зарплата, а за полеты летчик получал дополнение вне зависимости от количества и сложности полетов. В итоге у них сложилась среди летчиков действительно дружеская атмосфера. Военные если хотели летать, то хотели не из-за денег! Эта система была более разумна и эффективна...»

С. П. Авакимов по прочтении рукописи сказал: «Здесь я по-новому открыл для себя Виталия Баскакова и зауважал его. Мудрые вещи он говорит. Он прав, что деньги — главная движущая сила, и это он видит...»

— А что, если бы Вы не были летчиком-испытателем, Вы бы не дошли до нынешнего уровня понимания жизни? — спросил я Виталия Даниловича.

— Думаю, что жизнь летчика-испытателя мне была нужна. В ней я научился аналитически мыслить и брать на себя ответственность за судьбы людей. И то, и другое мне пригодилось в формировании своего видения нового этапа движения человечества.

— А может быть, это еще потому было полезно, что Вы жили в мире людей с уникальным набором качеств, какого, возможно, нет ни у кого из людей, и вместе с тем вы жили в противоречивом сообществе, где в силу обстоятельств обнажались и негативные качества людей?

— Я в профессии летчика-испытателя того уникального соединения качеств, о котором Вы говорите, не увидел. Возможно, потому, что ничего необычного в летчиках-испытателях не вижу — такие же люди, как и все. Но надо здесь иметь в виду, что человек обычно привыкает к тому,

что видит каждый день, и поэтому вам со стороны, конечно, виднее. А насчет проявления отрицательных качеств могу добавить, что как пауки в банке живут люди и всех других профессий. В мире людей везде одни и те же проблемы, только уровень их проявлений бывает разный. Разница лишь в уровне самих людей и еще в том, кто за какие деньги грызется: один — за несколько сотен рублей, а другой — за миллионы долларов...

— Ну, как же так: набор качеств у летчика-испытателя уникален, без сомнения. Люди гордятся, если они научились водить мотоцикл или автомобиль, если они освоили большие скорости или напряженное движение большого города, а тут — самолет, рассчитанный на сверхбольшие скорости, перегрузки, высоты полета, к тому же опытный самолет. То есть летчик — редкий оператор и человек большой физической выносливости. Да, шахтер так же смел порою и так же рискует. Да, инженер и ученый имеют дело с такой же новейшей техникой, требующей современных комплексных знаний. Да, у кого-то из специалистов, выполняющих работу особой государственной важности, столь же выражено чувство долга. Но я говорю о соединении всех этих качеств в одном человеке.

Баскаков, соглашаясь, после некоторого раздумья продолжил:

— Я бы сказал, что наряду со смелостью важное качество летчика-испытателя — это осторожность. Оно даже важнее, чем смелость... Есть летчики безрассудно-смелые, но я знал одного летчика, у которого осторожность граничила с трусостью. Однако он пролетал лет сорок, и, как ни странно, у него не было ни одного случая чрезвычайного. У Веремея опасные летные происшествия, на грани жизни и смерти, случались чуть ли не каждый год, а у того — ни одного за сорок лет.

— А как у Вас с этим? Были ли Вы у этой грани?

— Бывал, и не раз. Но я мог собираться до нечеловеческих возможностей. И в критических ситуациях никогда не волновался, а, наоборот, успокаивался. Это происходило на подсознательном уровне. Для меня обычный полет был несколько скучен, а именно в критических ситуациях начиналась нормальная для меня жизнь. Я никогда не дергался, всегда анализировал и находил выход... Что касается риска, я бы сказал так: это чувство настолько зашифровано, что оно не «щекочет» летчика-испытателя. Когда что-то случается, борешься не за жизнь, а просто стараешься разрешить ситуацию, анализируешь, ищешь варианты выхода. Иногда я находил правильное решение за несколько секунд до возможной гибели. А если б я погиб, я даже не понял бы, что погиб...

— Но это понимание приходит позже, «наутро»...

— Да, это верно, и не каждый может это преодолеть...

Через день-два после нашего первого разговора на эту тему Виталий Данилович сказал: «Все-таки Вы, наверное, правы: профессия испытателя на самом деле — уникальная профессия. И одна из черт уникальности — это то, что летчик-испытатель достаточно высокого уровня имеет большой диапазон в области отношений с людьми: от механика, обслуживающего самолет, и до президента страны, если повезет. Наверное, в

других профессиях с этим сложнее. Вот, скажем, у Веремея был очень широкий диапазон общения. Он мог с генеральным конструктором говорить на очень высоком интеллектуальном и профессиональном уровне и мог поговорить с любым пьянчугой, причем на его жаргоне!

— Но Вы указали на еще одну важную черту уникальности летчика-испытателя: мало кто делает работу такой ответственности.

— Да, я акцентирую на этом: ответственность за судьбы людей — не только за свою, но за судьбы тех, кто на доведенном самолете будет летать. Профессия летчика-испытателя изначально предполагает тяжелую, рискованную, “нервную” жизнь во имя спокойной, размеренной жизни “обычных” летчиков и пассажиров... Ведь работая с сырой, недоработанной, опытной техникой, почти невозможно ничего спланировать, ни день, ни неделю, ни месяц, ни год, ни жизнь!

— Хорошо, какой же набор качеств в первую очередь нужен летчику-испытателю как человеку уникальной профессии?»

Ответ летчика на этот трафаретный вопрос последовал через несколько дней раздумий и оказался на удивление подробным. После нескольких обсуждений с Виталием Даниловичем, а также другими летчиками и специалистами эти качества выстроились в следующий ряд.

Иметь хороший уровень здоровья, физической подготовки и выносливости, высокий уровень летной подготовки и летных способностей, хорошую реакцию и большое терпение.

Быть достаточно образованным, иметь способность усваивать и хранить в памяти большое количество информации. Уметь работать с техникой, насыщенной сложными и разнообразными системами.

Уметь работать с отказывающей и повреждаемой техникой. Уметь быстро, но без спешки проводить анализ сложных ситуаций и принимать грамотные, ответственные решения, после чего действовать смело и энергично.

Уметь правильно строить подготовку к испытаниям, быстро переключаться с одной ситуации на другую, с одного типа самолета на другой, уметь летать на разных типах, чтобы иметь возможность сравнивать: что хорошо и что плохо.

Уметь применять старые инструкции и создавать новые. Уметь выполнять инструкции и в то же время быть всегда готовым их нарушить и сделать так, как требует сложившаяся ситуация. Уметь дать грамотное обоснование принятому решению и возможному изменению существующих руководств и наставлений.

Уметь правильно оценивать критические ситуации и явления и находить правильные решения.

Уметь работать в тесном контакте с инженерами-испытателями, конструкторами ОКБ, специалистами НИИ, участвовать в анализе записей параметров полета и выработке совместной оценки поведения самолета.

Уметь дать рекомендации летчикам ВВС или МГА для выполнения полетов на испытанных типах самолетов.



Уметь правильно строить взаимоотношения с людьми любого уровня: от механика до государственного деятеля. Уметь брать на себя ответственность за судьбы людей и за принимаемые решения. Уметь делать обоснованные и грамотные выводы, касающиеся не только летно-испытательной профессии, но проблем авиации в целом, экономики и политики в масштабах своего коллектива, страны и мира.

Этот перечень качеств, необходимых летчику-испытателю, который мы обсуждали и уточняли не раз, наверняка должен пополняться. Может меняться и порядок их расстановки по значимости. Очевидно, к примеру, что на современном этапе развития авиации, когда все возрастающее значение приобретает использование автоматических систем управления, на первый план выходит роль испытателя как оператора. Она особенно важна на стадии летных испытаний и доводки авиационной техники в условиях отказов систем и повреждений конструкции...

Наиболее самоуверенные (и ограниченные) конструкторы отводят летчикам-испытателям подчиненную роль. Один из известных аэродинамиков ОКБ даже сказал как-то: «Не летчики учат летать самолеты, как поется в песне, а летчики учатся летать на самолетах, которые мы создаем...» Почувствовав несправедливость в собственных словах, этот умный человек сам же стал приводить примеры, когда летчики-испытатели (в частности, Э. В. Елян, Н. В. Адамович) оказались прямыми участниками создания самолета... Тема участия летчика-испытателя в проектировании самолета, пожалуй, наиболее сложна. Ясно, что облик кабины, расположение и вид приборов, рычагов управления — это его область, область, где он явно может быть полезен конструкторам.

Гораздо сложнее обстоит со специфическими вопросами аэродинамики, прочности, аэроупругости. Тут многое зависит от обеих сторон, от их желания и возможностей взаимодействия. Со своей стороны, как специалист в области аэроупругости, должен сказать, что, занимаясь проблемой реверса элеронов самолета МиГ-25, я много приобрел от общения с летчиком-испытателем ЛИИ О. В. Гудковым. Всегда возражал против использования дифференциального отклонения стабилизатора, ставшего причиной гибели Гудкова и ряда летных происшествий. А занимаясь тем же реверсом как частью проблем аэроупругости, применительно к самолетам Ту-128, Ту-22, Ту-144, много потерял, не узнав как следует, во всей полноте, от тех же летчиков (и инженеров ОКБ) результатов летных испытаний. Сказалась, конечно, недостаточная настойчивость специалистов ЦАГИ, но, как потом выяснилось, сказалось также стремление ОКБ припрятать нежелательную информацию не только от заказчика, но и от ЦАГИ. Казалось, он был «своим» институтом, помощником, но он, имея также контрольные функции, давал разрешение на расширение режимов полета. С сожалением и признанием собственных упущений должен сказать и другое: разрозненными и взаимно слабо информированными оказались мы со службами аэроупругости в ОКБ, которые находились как в аэродинамическом, так и прочностном подразделении-

ях... Некоторые недостатки опытных машин, аварии и даже катастрофы, связанные с упругими деформациями конструкции, просто скрывались от нас. Мой скромный опыт и наблюдения показывают, что, кажется, нам всегда и на разных уровнях не хватало Хозяина, для которого важнее собственного благополучия и спокойствия, выше стыда за собственные ошибки было бы дело, за которое он отвечает...

Как бы много я ни узнавал о Виталии Даниловиче, расспрашивая его о нем самом и читая его книги, не меньше узнавал, говоря с ним о его товарищах.

Надо признать, среди относительно молодых летчиков-испытателей мало кто знал Михаила Александровича Нюхтикова и интересовался его богатейшим опытом. Баскаков был одним из немногих среди тех, кто смог оценить его по достоинству, хоть и с некоторым запозданием.

— Вы как-то говорили, — обратился я к Виталию Даниловичу, — о своем особом отношении к Нюхтикову. Вот кто был, кажется, далек от шума и трезвона...

— Да, он стоял над эмоциями, над суетой. И этого, когда я с ним общался, я не понимал. Сам я тогда еще был полон нереализованных желаний, эмоций, амбиций, и поэтому уровень его мне был тогда непонятен. Только сейчас могу сказать, что я в чем-то подошел к его уровню. Вот сейчас я с ним поговорил бы с удовольствием, обменялись бы мнениями, и уверен, что смог бы получить от него очень много полезного. А тогда я его не очень-то понимал...

Как происходило общение с ним? Я пришел на фирму, когда его на фирме уже не было. Но Бессонов как-то пробил разрешение ветеранам приходить на базу. Нюхтиков внешне выглядел очень скромно, даже невзрачно. И он почему-то потянулся именно ко мне с разговорами. Но мне было скучно с ним — не понимал я его тогда! Он любил поговорить как раз на философские темы. А мне это было неинтересно. У меня тогда голова была в другом: чего-то успеть, чего-то добиться, чего-то доказать. Я был тогда еще молод для таких разговоров...

Единственный момент в общении с Нюхтиковым показался молодому летчику интересным и поучительным. Однажды в одном из разговоров с Михаилом Александровичем Баскаков обмолвился о том, что на «144-й» поставили очень удобный прибор, который при Нюхтикове еще не был изобретен. Это указатель углов атаки, скольжения и перегрузки, который показывал, в частности, максимально допустимые углы атаки. Угол тангажа можно было и прежде видеть на авиагоризонте, а очень важного для летчика указателя угла атаки не было. Это сильно осложняло жизнь летчика, так как надо было запоминать множество скоростей.

Потом этот прибор установили на всех машинах. Нюхтикову прибор очень понравился, но он задал Баскакову совершенно неожиданный вопрос: «А сколько приборов установлено на самолете?» — «Два!» — «И сколько датчиков для них? Приборы работают от отдельных, независимых датчиков?» «От одного!» — ответил Баскаков. «Тогда этому прибору

нельзя верить», — отрезал старый летчик. «Как же так, летаем, верим, прибор хороший, никогда не подводит...» — «Зря верите приборам, которые работают от одного датчика! Ведь жизнь на этом висит!» (Специалисты отмечают, что этих датчиков-«флюгарок» всегда было два. — Г. А.)

«Меня это поразило, — вспоминал Виталий Данилович. — И вот тут я “зауважал” Михаила Александровича особо: мы летали с этим прибором уже несколько лет, и ни у кого не возникало никаких сомнений. Мы быстро привыкли к этому новому прибору, и как-то незаметно он стал одним из основных и главных. Он в значительной степени облегчал жизнь летчику-испытателю, позволяя не держать в голове точные значения минимально допустимых скоростей для разных самолетов, разной стреловидности крыла и разного положения механизации. Однако ошибка этого прибора могла привести к сваливанию самолета, и получается, что мы доверяли ему жизнь, хотя он работал без дублирования. Сначала этот прибор поставили левому летчику, правый сидел без него. Нашего интеллекта хватило на то, чтобы добиться установки этого жизненно важного прибора еще правому летчику. А на то, что этот прибор получал информацию от одного и того же датчика, никто не обращал внимания. Нюхтиков же увидел это сразу!

Вот так Михаил Александрович, как и Петр Михайлович Лещинский в случае с обледенением “144-й”, научил меня на всю жизнь. Вот какое видение было у Нюхтикова. В нем присутствовали высокий уровень грамотности, а также цепкость и способность разглядеть в большой массе информации самую важную часть проблемы. И только после этого я понял, что этот человек является испытателем совсем другого уровня по сравнению со всеми нами. И дело было не только в одном приборе. Нюхтиков на одном примере смог сформировать у меня совершенно другой подход к оценке ситуации и, в частности, к проблеме безопасности, за что я ему очень благодарен. Именно с тех пор я совершенно по-другому стал оценивать уровень безопасности той или иной системы. И еще более критически стал относиться к давно сложившимся подходам и мнениям, подвергая их сомнениям и проверке на практике. Нюхтиков был явно человеком не эмоциональным, а вдумчивым, способным анализировать ситуацию со всех сторон и выделять в ней главное».

— Я Михаилу Александровичу даю такую краткую характеристику: умный, мудрый, бывалый, спокойный, тихий (в пушкинском понимании «тишины»), помните:

Воды глубокие плавно текут,  
Люди премудрые тихо живут.

Он был прост, и именно о таких людях народная мудрость говорит, что в простых сердцах Бог почивает. Как бы Вы дополнили или изменили эту характеристику?

— Я бы добавил: скромный, аналитического ума, стоит над эмоциями, имеет глубокое видение проблемы.

— Часто Михаила Александровича сопоставляют с Алексеем Петровичем Якимовым. Как бы Вы дополнили мою краткую характеристику Петровича: сильный летчик, яркая личность, трибун, уверенный в себе, опытный человек, жесткий, открытый и дипломатичный одновременно?..

— Я бы добавил склонность к лидерству (чего не было у Нюхтикова), уровень интеллекта пониже, а склонность к лидерству и способность руководить людьми явно выше, чем у Михаила Александровича. Уровень обаяния, выражающий себя способностью привлекать к себе людей, также повыше...

— А что скажете о Борисове, который видится мне как природный талант, прекрасный летчик, человек жесткий, прямой, глубокий, самоуверенный, ранимый?..

После долгого раздумья Виталий Данилович ответил:

— Я бы сказал, что это человек, в котором было немало амбиций. Они двигали его к намеченной цели. Амбиции плюс упорство. Они позволили ему достичь довольно высокого профессионального уровня и реализовать себя в профессии летчика-испытателя, а также общественного деятеля: ведь он был еще депутатом городского совета Жуковского. В нем присутствовали отрицательные качества, которые проявлялись во взаимоотношениях с людьми: порой он мог свысока относиться к людям. Это все отмечали. На его лице могла появляться гримаса неприятия людей. Это подсознательная реакция, наверное, он ее не замечал. От этого он много терял сам — к нему относились адекватно. Но этот человек смог реализовать себя на достаточно высоком уровне, за что достоин большого уважения...

— Помимо него Нюхтиков выделял среди своих более молодых товарищей Бессонова. Мне он видится как сильный летчик, очень толковый, мыслящий, умелый в своем деле и опытный человек, равнодушный, мятущийся, но не беззлобный, человек с какой-то обидой... А Вам?

— Я бы сказал так: умный, проницательный, справедливый, честный, способный к анализу ситуации. Отрицательная черта: может заикнуться на какой-то проблеме и довести ее до не нужной никому ситуации. Так произошло с Еляном.

— А что Вы скажете об Агапове? Мне он представляется высоким профессионалом, одаренным от природы, человеком прямым, резким, уверенным в себе. В нем есть что-то от народного героя?..

— Агапов из тех людей, о которых говорят: душа коллектива. Я не отметил бы в нем каких-либо особенных профессиональных качеств — обычный был в этом отношении человек, нормальный. А вот как раз то, что он умел вписываться в уровень человеческих взаимоотношений, было его особенностью. У него был талант в этом.

— Кого из летчиков-испытателей, которых Вы знали, можно назвать выдающимися и почему?

— Ну, вот, отмечали как лучших в технике пилотирования Матвеева Володю и Борисова Сергея. Это, пожалуй, общее мнение. Я бы еще добавил Сергея Попова.

— А в чем это выражалось?

— Вот если бы я сейчас летал, я был бы таким же летчиком, как они. Во мне тогда бушевало много нереализованных эмоций, а сейчас у меня душа успокоенная. Они как раз летали спокойно. У них не было никаких дерганий. Они реагировали на ситуацию ровно настолько, насколько ситуация этого требовала. Это все происходит на подсознательном уровне.

А насчет выдающихся могу сказать следующее. Я не считаю себя достаточно компетентным, чтобы определять, кто выдающийся, а кто не-выдающийся, но свой взгляд на эту проблему могу выразить. Мне кажется, что, чтобы заработать себе ярлык выдающегося, человек должен не только очень здорово проявить себя в своей профессии, но и очень много и качественно поработать на благо общества. Все эти человеческие и профессиональные наработки проявляются неким энергетическим ореолом, который возникает при воспоминании о конкретном человеке. Либо этот ореол тусклый, либо — яркий, мощный и колоритный.

На мой взгляд, все-таки наиболее колоритной фигурой из тех летчиков-испытателей, которые работали на фирме в то время, когда работал я, в этом смысле является Елян. И на мой взгляд, он вполне заслужил право войти в историю авиации. Рядом высвечивается фигура, примерно равная ему по величине, — это Лещинский Петр Михайлович. Его вклад в дело фирмы и в общее дело развития авиации — огромный.

Летчиком-испытателем с уникальной судьбой, обладающим очень высоким уровнем компетентности, считаю Веремея Бориса Ивановича. Затем высвечиваются колоритные фигуры: Борисов Василий Петрович, Агапов Сергей Тимофеевич и ряд других летчиков приблизительно такого же и несколько меньшего масштаба, каждый из которых уникален по-своему. Но еще раз повторяю, что это всего лишь мой взгляд, который отражает мое видение и ни в коем случае не претендует на объективность.

Пожалуй, отдельно все-таки выделил бы из относительно молодых Матвеева Владимира Николаевича, Попова Сергея Сергеевича и Борисова Сергея Георгиевича. Это талантливые люди высокого интеллектуального уровня и богатого внутреннего содержания, что осталось внутри них не раскрытым до конца. Свой богатый внутренний потенциал они не смогли реализовать полностью, как и проявить себя в обществе в достойной их мере, скорее всего потому, что они пришли на фирму уже тогда, когда это невозможно было сделать... по целому ряду причин.

— А что Вы скажете о Севаньяеве? Насколько я понимаю, это умный, весьма резкий, непримиримый, самоуверенный человек, бывалый, достойный летчик?..

— Я бы сказал: Севаньяев — это человек эмоционального свойства. Им руководили эмоции. Энергии у него всегда было много, но выходила она из него, к сожалению, в основном в виде эмоций, которые за цикливали все его внимание лишь на небольшой части проблемы. Его эмоциональная направленность имела свое интересное выражение в его поведении. Он постоянно накапливал в себе энергию неприятия каких-либо

моментов и выливал ее. Ничего конструктивного это “выливание” обычно в себе не содержало, так как он только критиковал и ругал, но никогда не предлагал, что надо делать для улучшения ситуации, и, естественно, сам для ее улучшения ничего не предпринимал. Его задачей было критиковать и этим понижать уровень коллектива до той планки, которая была ниже его собственного уровня. Нападение и давление Севанькаева на коллектив и непримиримость к чужим и своим недостаткам делали его сильным в глазах разобщенного и подверженного коррозии (а потому слабого) коллектива, что в значительной степени поспособствовало ему в достижении успехов и позволило ему откусить довольно большой кусок от общего пирога.

Такие люди, конечно, нужны обществу, чтобы высвечивать негативные стороны жизни, однако приятнее все же общаться с теми, которые видят обстановку шире, и для которых негативная часть проблемы всегда остается только частью проблемы наравне с другими ее аспектами.

Думаю, что “высвечивание” негативных сторон жизни коллектива, входило в жизненную позицию Севанькаева. Видимо, только так он мог “поднять” себя над коллективом: высвечивая вокруг себя негатив и не допуская его проявления в своем поведении. У него хватило силы воли, чтобы следовать выработанной им позиции и выделиться в лучшую сторону в разобленном и хаотичном тогда коллективе, что дало ему возможность достичь определенных результатов в своей жизни. И за это он достоин уважения.

Этим я хочу подчеркнуть, что если человек способен выработать свою жизненную позицию, какая бы она ни была, и если у него хватает силы воли следовать ей, то он всегда может рассчитывать на достижение определенных результатов. Севанькаев в этом отношении может служить ярким примером... За свою летную жизнь он освоил ряд разнообразных типов самолетов и работал, не выпячиваясь, но без “проколов”, что удавалось далеко не каждому. Севанькаев смог подняться достаточно высоко, не выделяясь среди других по интеллекту и способностям, но выделяясь своей жесткой позицией. Я думаю, что это произошло еще и благодаря тому, что он много полезного смог взять от В. П. Борисова, у которого было чему поучиться...

От Борисова наряду с уничтожением, которое от него иногда исходило, шло и тепло мудрого человека. Но это в нем надо было увидеть. Борисов выработал сам для себя свою систему ценностей, которой придерживался, — это делало его выше других. И прежде всего у него можно было поучиться деловому подходу к решению проблем и умению подчинять себя главному.

В самом начале периода моего становления летчиком-испытателем у меня возникали трудности с распределением времени и сил на решение проблем, приходивших ко мне тогда параллельно, а не последовательно. Однажды, столкнувшись с клубком сразу нескольких “очень важных” проблем, я в очередной раз стал отпрашиваться у Борисова с работы. А у

нас с ним предстоял полет I степени сложности на самолете Ту-22М. Василий Петрович отреагировал жестко: "Виталья, все свои важные и сверхважные проблемы надо решать тогда, когда нет работы. Работа всегда должна стоять на первом месте. И если не научишься этого делать, никогда не состоишься как летчик-испытатель!" Эти энергетически сильные слова были, видимо, выражением его жизненной позиции. Я запомнил их на всю жизнь и с тех пор научился расставлять свои дела в такой очередности, которая стала учитывать их истинную важность, а не иллюзорную, кажущуюся.

— Ярких и разных личностей среди туполеовцев было немало, кажется?

— Я вот подумал, почему я начал говорить о Севаньяеве, высвечивая его эмоциональную сторону. Видимо, потому, что обычно мы запоминаем в человеке прежде всего то, что в нем наиболее ярко выражено и наиболее интересно для нас. Вот я сейчас переключаю свое внимание, например, на Агапова. Вижу добродушное лицо, выражающее его щедрость и широкую натуру. В Матвееве чувствуется интеллект. В Павлове — порядочность. В Артюхине — цепкость. В Еляне — ум и мудрость. В Веремее — умение видеть мир с совершенно необычной для всех стороны. В Борисове — мудрый теплый взгляд, который, однако, мог порой меняться на выражение негативного отношения к окружающему миру.

— А что о Петре Михайловиче можно сказать в связи с этим? Кроме того, что это друг, учитель? Я его прекрасно знал и также его глубоко уважаю.

— Петра Михайловича я ставлю в один ряд с Елянцем и Веремеем. Люди они разные, но всех их объединяет одно — это фигуры! Это фигуры, которые выходили за пределы летной службы и испытательной базы. Это фигуры как бы вселенские. По интеллекту, по содержанию души...

— Молчанова Вы не застали? Многие связывали с ним будущее фирмы.

— Нет, много хороших слов слышал, но не застал...

— Горюнов также выделял Нюхтиков. Выделял как отличного летчика. Действительно, это мягкий, рассудительный (не без противоречий, правда), но достойный человек...

— Я бы отметил, что это человек, который по жизни работал над собой и рос. В нашей среде таких людей было мало. Пожалуй, может быть, еще Валера Павлов. Вначале у Горюнова были сложные отношения с коллективом, но он, изменив себя, смог их в значительной степени улучшить. С эмоционального уровня управления организмом он смог подняться на разумный уровень и в результате стать совсем другим человеком. Именно у него я учился гибкости во взаимоотношениях с людьми, умению работать над собой, за что и благодарен ему. Так сложилось, что после Лещинского и Веремея Горюнов был третьим для меня учителем на фирме, как по жизни, так и в приобретении профессиональных навыков. Он был хорошим, смелым летчиком-испытателем, и его способности были гораздо выше, чем представления о нем, потому что держался он всегда очень скромно. Это человек, который наряду с Э. В. Елянцем,

Б. И. Веремею, В. П. Борисовым, С. Т. Агаповым и другими сделал очень много для фирмы и в целом для общества, хотя внешне это было и не так заметно...

Хотел бы назвать еще одного человека, который кроме Лещинского, Веремея, Горюнова, Еяна и Борисова, был для меня учителем. Это Иван Корнеевич Ведерников. О нем, как и о Еяне, в коллективе порой отзывались не очень-то ласково, но я видел его выше основной массы людей. И у него было чему поучиться...

Вспоминаю, как однажды мы с Ведерниковым прилетели в Ахтубинск на Ту-134, и мне вдруг захотелось задать ему вопрос. "Иван Корнеевич, а на каком типе легче летать?" — спросил я его. Естественно я ожидал, что он ответит, что летать, конечно, легче на Ту-134. Этот самолет, несомненно, был самым легким на фирме как по весу, так и по сложности оборудования. Кроме того, он был дозвуковым. И, конечно, его нельзя было сравнить ни с тяжелым ракетноосцем, ни со сверхзвуковым пассажирским самолетом. Однако ответ Ведерникова был для меня неожиданным. "Виталий! — сказал он. — Летать легче на том самолете, на котором чаще летаешь!"

Мы с видимым для нас обоим удовольствием поговорили с Баскаковым об Иване Корнеевиче. Именно он в первую очередь остается живым продолжателем лучших традиций туполевской школы летных испытаний, он мудро и достойно передает следующим поколениям тех, кто летает на самолетах Ту, свой богатейший личный опыт и опыт своих товарищей.

— Для меня Матвеев — это гражданин, ответственный, вдумчивый, обаятельный человек... Я уж не говорю о профессионализме — наверное, это качество подавляющего большинства испытателей, это общее место...

— Я бы добавил: талантливый, — откликнулся Баскаков. — У него душа богатая — она ему изначально досталась такой. Справедливый, умный, честный. Словом, со всех сторон положительный. Даже поискать, не найдешь отрицательного. Во всяком случае, я не замечал. Безусловно, Матвеев выделяется из общей массы, по уровню интеллекта, таланта. Однако на посту начальника съели и его. Нашей братве, которая сплошь и рядом состоит из «жириновских», «зюгановых», «явлинских», угодить ничем невозможно.

— А Талалакин? Мне кажется, это вполне сложившийся испытатель, рассудительный, толковый инженер, глубоко порядочный человек... Хотя его обвиняют в том, что машина «204-я» неудачная и это будто бы дело его рук. Обвиняли и обвиняют, в частности, Бессонов, Севанькаев, Агапов...

— Севанькаев весь мир обвинял. У него весь мир плохой. Талалакин вложил в «204-ю» то, что мог вложить. Это достаточно умный, достаточно грамотный и, я бы сказал, высокопрофессиональный и смелый летчик. Я не ожидал, что я — военный летчик — могу чему-то научиться у



летчика из аэроклуба. Но мне было чему у него поучиться. У него были такие смелые элементы в полете, которые я не рискнул бы применять, к примеру, при выполнении посадки в экстремальной ситуации.

Андрей Иванович — несомненно положительная личность. У него была своя линия, когда он был начальником летной службы. Хотел навести свои порядки. Не здорово у него это получилось: все в летной службе — гении и все — герои, все тянут в разные стороны, и каждый прав. Сотрудничать никто не желал и слушать друг друга никто не хотел. Управлять такой абракадаброй было очень сложно, так же примерно, как Думой при Ельцине. Талалакин очень хотел как-то консолидировать летчиков, но не смог. Это не его вина. Это было невозможно сделать.

Ошибка его была в другом. В том, что он считал, что сможет что-то сделать лучше Еляна. Жизнь показала, что это его мнение было ошибочным. Он потратил очень много энергии в процессе по «уничтожению» Еляна, видимо, полагая, что может стать более великим, чем Елян. Но не стал и менее великим, не выделившись никак из массы других летчиков. Жизнь всегда расставляет всех и все по своим местам, и бороться с этим бесполезно.

Хорошо еще, что в этом грязном процессе, которым выглядело «дело Еляна», он не слишком запачкался. Я считаю этот процесс именно таким потому, что в нем бушевали грязные эмоции. Был у нас такой начальник штаба — Михаил Абрамович Аленов. Полковник в отставке, уважаемый в целом человек, честный, принципиальный и порядочный. Но когда мы стояли рядом в билиардной и смотрели в окно, как горит самолет Кульчицкого, упавший на взлете, этот уважаемый человек стал загибать пальцы на руках и подсчитывать вслух, какая будет раскладка на ближайшем партсобрании с учетом только что погибших товарищей.

Я думаю, что разумом он даже не осознавал, что делает, но меня от этого стошнило. Михаил Абрамович до сих пор остался в моей памяти уважаемым человеком. А пример этот я привел для того, чтобы показать, до какого поведения могут опуститься даже уважаемые и порядочные люди в процессе, в котором эмоции ставятся над разумом.

— Павлов тоже из «гражданских». И ему также досталось от критиков, хотя в нем было немало достойных качеств. Уже одно то, как он пробивался в летчики-испытатели, вызывает особое уважение...

— Павлов — очень честный, порядочный человек. Один из немногих, кто не боролся «за сковородку», кто не спешил схватить с нее что-нибудь, кто не участвовал в драке пауков. Он был достаточно горд, порядочен, чтобы не лезть в эту свалку. Кстати, это Веремей «сковородкой» обозвал плановую таблицу, которую выносили утром от начальства и в которой были обозначены фамилии людей, назначенных выполнять те или иные полеты.

— Есть люди, которые обвиняют Павлова в ошибке, в случившейся с ним катастрофе при столкновении его Ту-134 с Ту-22М. Не сказался ли

малый опыт полетов в строю — то, что есть у военных летчиков и нет у аэроклубовских?

— Я все время уважал военных летчиков. Но я уже говорил о Талалакине, удивившем меня своей смелостью, которой я не увидел у военных летчиков. Могу привести в пример еще одного летчика нашей фирмы, который пришел из аэроклуба. Это Артюхин Александр Алексеевич, очень цепкий, грамотный и высокопрофессиональный летчик, который так же, как и Талалакин, не раз удивлял меня своей смелостью и мужеством. Я, кстати, думал об этой проблеме и полагаю, что причина находится в том, что эти летчики были более раскованны. Мы, военные летчики, пройдя практику в армии, получали очень много ценного и полезного, но одновременно в наши головы вбивались догмы, которые заставляли нас держать себя в определенных рамках. Это было и хорошим, и плохим приобретением.

К примеру, одной из вредных догм, принесенных мной из армии, я считаю то, что летчику категорически запрещается отдавать от себя штурвал (ручку управления) при выполнении посадки. Этот запрет существует с очень давних времен в руководствах по летной эксплуатации многих военных и пассажирских самолетов. Я свое мнение никому никогда не навязываю, но считаю, что это ограничение, во-первых, осложняет жизнь летчику, а во-вторых, приводит к ухудшению посадочных характеристик самолета за счет увеличения посадочной дистанции. В одном из учебников аэродинамики записано, что воздушный участок посадки есть не что иное, как уменьшение летчиком вертикальной скорости снижения от скорости снижения по глиссаде до скорости приземления, равной 0,5–1,0 м/сек.

По-моему, лучшего определения посадке дать невозможно. А поэтому пусть летчик делает что угодно, только пусть сажает самолет без крена, точно по центру ВПП, с вертикальной скоростью 0,5–1,0 м/сек и делает все это так, чтобы воздушный участок посадки был минимальным. Я лично, когда смог освободиться от вышеуказанной догмы в своих мозгах, в большой степени облегчил свою летную жизнь. И считаю, что отдавать штурвал от себя при выполнении посадки так же необходимо, как и брать на себя.

А что именно и когда надо делать — зависит от веса самолета, скорости планирования, темпа «уборки газа», центровки, положения механизации, скорости и силы ветра, турбулентности воздуха, сдвига ветра и еще многих факторов, влияющих на процесс выполнения посадки. И задача летчика — убрать газ и подвести самолет к земле с вертикальной скоростью 0,5–1,0 м/сек в кратчайший срок, чтобы не увеличивать посадочную дистанцию. А что он для этого будет делать — это его проблемы.

Основываясь на личном опыте, могу сказать, что если не отдать вовремя штурвал от себя, когда это понадобится при выполнении посадки при большой турбулентности воздуха, при сдвиге ветра или, скажем, при очень задней центровке, то это может привести к плачевным послед-

ствиям. А «облегчить жизнь» это вовремя сделанное движение может помочь при выполнении любой посадки...

А Павлов был, несомненно, смелым и мужественным летчиком. Мне с ним довелось слетать на очень сложные задания на Ту-160 и на Ту-154 перед самым его уходом в ЛИИ. Меня поразила его совершенно безупречная техника пилотирования. Минимум движений штурвалом. Если мы обычно пилотируем двойными движениями, то Валера обходился в основном одинарными, по причине очень точного пилотирования. Я даже тогда высказал ему свое восхищение в том, что он смог достичь такого высокого уровня...

И вообще у меня о нем осталось чистое и светлое воспоминание как об очень порядочном человеке. Я сам себя к таким не приписываю, но нас объединяло с ним то, что мы, и еще, пожалуй, Веремей и еще некоторые, не вписывались в общую структуру коллектива, пропитанную духом борьбы, а не сотрудничества. И только поэтому он ушел в ЛИИ. Но нашел ли он там то, что искал, я не знаю... Вряд ли...

Так что в случае с Павловым я не считаю возможным видеть причину случившейся с его экипажем катастрофы в аэроклубовском прошлом командира. Можно обвинить в чем угодно, однако все это лишь возможные мнения, а что было на самом деле, никто не знает. Зачем судить о человеке, не зная точно?

Во всяком случае, дело не в том, что Павлов не был военным летчиком. Повторяю, так называемые «летчики из аэроклуба» неоднократно поражали меня своей смелостью и высоким профессионализмом. Пусть не во всем, пусть в отдельных элементах, но я был просто восхищен ими! На что уж я сам считал себя смелым, но они меня удивили...

— А вот та смелость, которая проявилась у Вас еще в детстве, она со временем могла притупиться, когда появился опыт, когда появились «шишки»?

— Потихонечку ведь умнеешь, прозреваешь... Смелость можно отнести и к положительным качествам, и к отрицательным — в зависимости от обстоятельств. Смелость я всегда рекомендовал бы сочетать с разумностью.

— А что, смелость — от безрассудства?

— Если смелость безрассудна — это отрицательно. Смелость при разумной оценке ситуации — это положительно. Смелость должна быть обоснована здравым смыслом...

— Но она у вас сохранилась?!

— Сохранилась, но возрос уровень, на котором приходится ее применять. В своем Учении мне приходится брать на себя ответственность за совершенно новое видение и представление о реальности, которое я формирую лично сам для всего человечества. Для этого нужно иметь очень большую смелость, потому что, если указываешь что-то всему человечеству, за ошибки придется рассчитываться также перед всем человечеством. В своих книгах я вскрываю проблемы спасения человечества и даю путь всему человечеству — все это также надо было взять на себя.

— А как-нибудь церковь наша реагирует на такую сверхзадачу одного человека? Ведь она, и только она видит за собой такое право — указывать праведный путь сотням миллионов людей?

— Я думаю, что еще не высветился до такого масштаба, чтобы стать предметом пристального взора для церкви, — ответил летчик. — А кроме того, должен отметить, что я не иду против церкви. Я в своем учении никого и ничего не опровергаю, ни с кем и ни с чем не сражаюсь. Я даю новое представление о реальности и показываю недостатки старого. Я сам христианин и заинтересован в том, чтобы наша православная церковь поднимала свой эволюционный уровень, вбирая в себя все то хорошее, нужное и полезное, что открыто и накоплено другими религиями, наукой, философией и эзотеризмом.

Кстати, я впервые даю четкие определения Вселенной, Богу, душе, духу и человеку, которые, объединяя в себе науку и религии, могут служить основой для их объединения на новом уровне понимания реальности. Мне, чтобы выработать свое Учение, пришлось объединить знания: философские, религиозные, эзотерические, исторические, психологические. Наш мир и состоит-то из всего понемногу, и это все невозможно объяснить только одним узким взглядом на ситуацию.

Виталий Данилович хорошо знает, по-видимому, о моем весьма скептическом ощущении подобных проблем, близком к тому, что говорил Альберт Эйнштейн: «Я не могу принять этого иллюзорного бога (и бессмертия души), награждающего и наказывающего свое создание... Я не могу и не хочу также представить себе человека, остающегося в живых после телесной смерти, — что за слабые души у тех, кто питает из эгоизма или смешного страха подобные надежды». Но я уважаю поиски талантливых, мудрых людей, придерживающихся прямо противоположных взглядов. Может быть, есть «золотая середина». И я спрашиваю Баскакова:

— Когда и как у Вас сложилась Ваша система представлений?

— Когда я ушел уже с испытательной работы. С рождения я очень ответственный человек. И раз взялся за какое-то дело, то готов отвечать за каждое слово. Выбатывая совершенно новую информацию, я каждый раз проверяю, работает ли она в жизненных ситуациях. И только если она работает, я ее «кладу на музыку», то есть ввожу в компьютер. Поэтому в эту информацию закладывается большая жизненная энергия, которая способна войти в подсознание заинтересованного человека, изменить его содержание и в итоге через какое-то время изменить его жизнь.

Летная работа забирала слишком много энергии, а для того, чтобы создать что-либо стоящее, нужно сконцентрировать себя на одном. Когда я ушел на пенсию, то примерно год у меня ушел на подготовку к рабочему процессу, а засел серьезно — лишь после этого. Год у меня ушел на проникновение в подсознание и работу с ним. Это непросто. Я год учился поворачивать глаза на 180°, чтобы смотреть внутрь себя, уходить в подсознание и чистить его. Потому что работать с подсознанием невозможно.

но, пока там много нереализованных желаний, эмоций и амбиций. Надо эти эмоции и амбиции привести сначала к реальному виду, чтобы они не кричали и не заглушали всю остальную информацию, которая хранится в подсознании. И только тогда начинаешь слышать программы, в которых заложено высокое содержание.

— Занимались только этим?

— Я пять лет дома отсидел, как в тюрьме. Сначала думал, что брошюру напишу, потом написал три книги, потом набралось материала на пять книг. Я сидел на одном кофе. Чтобы отключать разум и уходить в подсознание. Разум, когда он активен, может мешать в считывании информации, идущей из подсознания, так как он пропускает через себя только ту информацию, которая соответствует уровню обычного человеческого логического понимания, и в этом случае она становится неинтересной, так как обычно не содержит в себе ничего нового.

— Для кого Вы пишете? Для себя?

— Мне надоел дурдом, в котором мы живем. Человечество существует тысячи лет и ничего о себе не знает: в чем смысл жизни; есть ли Бог и, если есть, почему так все несправедливо; если есть душа, то что это; если есть подсознание, то зачем эта «запчасть», которая руководит человеком, а он о ней ничего не знает... Дурдом! Великие умы кое-что говорят. Но доходят до Бога — плывут, доходят до души — плывут... И нельзя ничему из того, что меня интересует, где-либо найти четкие определения. Мне все это надоело.

— Матвеев справедливо называл Вас уникальным человеком...

— В академии, действительным членом которой я являюсь, однажды назвали меня феноменом планеты, поскольку сочетание в одном человеке летчика-испытателя, писателя и академика встречается впервые. Но я иногда думал о том, что то, чем я сейчас занимаюсь, не вписывается в рамки одной только писательской деятельности. Ведь я не только пишу, я исследую реальность и создаю совершенно новое о ней представление. Совсем недавно, прорабатывая высказывания и афоризмы мудрых людей планеты о науке и научном труде, я понял, что на самом деле являюсь ученым, работающим в области познания реальности, так как высвечиваю новые области реального мира, открываю новые истины и в результате стараюсь дать совершенно новое видение и понимание мира, предназначенное облегчить жизнь людям.

— Вы открываете этот мир для себя?

— Сначала я работал для себя, но потом понял, что созданная мной информация выходит за пределы потребностей одного человека и может помочь многим другим людям, которые так же, как и я, хотят разобраться, в чем мы живем и чем в этом являемся.

— Вам нужно чье-то признание?..

— Не нужно. Я хотел бы, чтобы моя информация распространялась как можно шире на планете. И это облегчило бы жизнь людям... Я потратил очень много энергии и, казалось, мог бы надеяться на какую-то отда-

чу. Однако наивно на это рассчитывать. Как бы ни думал человек, что он делает что-либо для кого-то или чего-то, на самом деле он всегда лишь реализует потребность, отражающую содержание какой-либо программы своей собственной души и не более того.

К сожалению, я вижу, что мои знания доступны лишь немногим, так как они содержат в себе информацию, реализация которой предполагает работу над собой. А работать, как сами понимаете, никто не хочет. Основная масса людей привыкла надеяться на чудо или на «доброего дядю-волшебника», который придет, вытрет всем носы, даст по конфетке и погладит по головке. Иллюзии в головах людей засели очень сильно и так просто их оттуда не выбьешь. Лишь бы верить в какую-нибудь сказку. Идиотизм, одним словом... Поэтому всех за собой, конечно, не уведешь, но я надеюсь, что за мной пойдут те, кому надоело жить, ничего не понимая, те, кто на самом деле хочет что-то изменить в своей жизни и жизни человечества в целом.

— Махалин тоже пишет книги. Называют его человеком деятельным, талантливым, порядочным, но не уникальным...

— Я бы сказал, это способный человек, вот он английский изучил довольно хорошо. Есть у него очевидная склонность к развитию интеллектуальных способностей. То, что он стал писать книги, я только приветствую...

— Геннадий Владимирович Воронченко представляется мне удивительно энергичным, разумным, глубоким профессионалом, человеком рассудительным и прямым, но конфликтным: некоторые из коллег про него не захотели даже говорить...

— Ну, потому что не хотят говорить отрицательное. Воронченко в аналитическом плане фигура очень сильная. И у него была большая тяга к лидерству. Они, Воронченко с Бессоновым, сместили Еяна, но ни тот, ни другой лидерами не стали. А фирма загнила в результате. Воронченко старался, и его проталкивал Бессонов, занять место Еяна. Хотя как раз Еян очень много сделал для того, чтобы Воронченко высветился как личность. Воронченко же в качестве благодарности сделал так, что Еяну пришлось уйти из фирмы. И не просто уйти. Я думаю, что таких ударов, который получил Еян от Воронченко, мало кто когда-либо получал. И пострадали от него не только Еян, но и я, и еще наверняка все те, кто не хочет о нем разговаривать.

Впрочем, я его не осуждаю. Я думаю, что он считал свое поведение нормальным, чем-то вроде проявления высокого уровня ума и хитрости. Но для людей, которые имели несчастье поддаться его обаянию и вступить с ним в какую-либо связь, он выступал в роли «черного учителя», причем наказывал за доверчивость очень сильно.

Человек этот явно не рядовой, безусловно, талантливый, человек высокого профессионального уровня, личность сильная. Но методы, которые он использовал, я не приветствую. У него могло быть большое летнее будущее, и я думаю, что только из-за этих его методов, которые

он применял, его летная карьера не сложилась так, как могла бы сложиться. По слухам, после ухода от нас он неплохо вошел в структуры бизнеса и коммерции. Видимо, в тех сферах его методы вписываются более успешно...

Когда мы с Воронченко пришли на фирму, у Еяна к тому времени накопилась большая потребность отдать все то, что он наработал по жизни, кому-нибудь из молодых. И он решил выбрать ученика из нас двоих. Для того чтобы осуществить свой выбор, он провел эксперимент: послал нас на информационную выставку на ВДНХ и сказал, чтобы мы в письменном виде представили ему впечатления о ней. Выставка не показалась мне интересной, однако я выделил наиболее интересный материал и записал необходимые сведения.

В то время я всегда старался согласовывать свои действия с действиями окружающих, и я спросил Воронченко, как мы будем делать отчет. Он ответил, что у него есть технические возможности оформить все красиво, сделать общий отчет и отдать его Еяну. И я передал ему свои бумаги. Потом, спустя какое-то время, я узнал, что мой отчет до Еяна не дошел, а отчет Воронченко ему не понравился, так как он не увидел в нем творческого подхода к проблеме. Творческий подход в какой-то мере присутствовал в моих заметках, но поскольку от меня отчета вовсе не поступило, то Еян посчитал меня за лодыря и выбрал Воронченко как «лучшего» из «худших».

Еян дал Воронченко так много, что трудно даже представить. Мало на свете найдется людей, которым столь много перепало бы «на халяву». И если бы это было вложено в благодатную почву, то могло бы вырасти очень большое дерево. Но почва оказалась неблагоприятной. Воронченко брал все, что ему давал Еян, и одновременно подготавливал процесс по его смещению. Мне казалось, Еян был просто-напросто убит тем невероятным, что этот процесс возглавлял именно тот, в которого он вложил всего себя, для которого он был открыт полностью и поэтому был от него беззащитен. У него просто-напросто опустились руки, он и проиграл «схватку» во многом только потому, что он не мог сражаться против «ребенка», которого сам создал. А кроме того, Еян не был борцом, он был человеком дела и не мог позволить себе опуститься до того слоя грязных эмоций, которые бушевали в этом процессе.

Выступая в роли «черного учителя», Воронченко обучал людей, и обучал сильно, но плату за обучение брал огромную — равную куску жизни, направлению жизни... Плата была явно неадекватной обучению, и, на мой взгляд, то, что он отнимал у людей несоизмеримо больше, чем давал им, вернулось в его жизнь отрицательным результатом. Одной частью этого результата, я думаю, можно считать полный развал его летной судьбы.

Его работа была нужна, раз люди на это попадались. Но платить приходилось очень много, так как после его работы рушилась привычная картина мира, в частности все прежние представления о дружбе, честности, доверии и справедливости. На что уж Еян, казалось, был наделен

чертами мудрости, и тот попался. Попался, думаю, потому, что у него чрезмерно накопилось доброе желание отдать весь накопленный по жизни опыт кому-нибудь молодому, и тут появился Воронченко. А любое доброе дело, как говорят, никогда не остается безнаказанным. Это происходит потому, что, когда человек думает, что совершает доброе дело, он теряет осторожность и осмотрительность. Елян потерял бдительность, осуществляя свой добрый замысел, за что был сурово наказан.

Однако хочу сказать, что я ни в коем случае никого никогда не осуждаю, не обвиняю и ни на кого никогда не обижаюсь. Потому что все это бесполезно. Все со мной происходящее я анализирую и делаю выводы для того, чтобы не допустить проколов в будущем. В нашем обществе будут всегда присутствовать тигры и козлы, медведи и бараны, волки и лисы, зайцы и мыши, шакалы и гиены. И наша задача — научиться правильно строить свою жизнь в этом разнообразном стаде, в которое поместил нас Бог.

Как ни покажется странным, но в целом к Воронченко у меня сохранилось довольно-таки теплое отношение, поскольку кроме стремления к лидерству, на пути к которому он считал все методы оправданными, в остальном для меня он оказался человеком, который мог и много дать, если правильно с ним строить отношения. Если его принимать таким, какой он есть, и учитывать его особенности, то с ним вполне можно было общаться и даже получать от него тепло и поддержку.

Но это опять же смогут понять только те, кто научился смотреть на ситуацию широко, всегда пытаюсь понять, чему она обучает. А обучает нас любая ситуация, как и вся жизнь в целом, только надо научиться это видеть. И если жизнь присылает какого-либо человека в наше окружение, то только для того, чтобы, общаясь с ним, мы выросли. И еще надо понять, что ситуация всегда уничтожает слабого, а поэтому всегда содержит в себе такой обучающий материал для него, который поможет ему стать сильным в том случае, если он в ситуации начнет видеть обучение, а не уничтожение.

Воронченко поступал по своим понятиям о правильности, так же как и каждый из нас тоже поступает по своим личным понятиям о правильности. И если в результате поведения одного человека другой человек страдает, то эти страдания являются проблемами второго человека, а не первого. Потому что поскольку страдает именно он, а не другой, значит, в этой ситуации именно он является слабым. И ему не надо тратить свою энергию на выражение обид и злобы, на доказательство своей правоты, а надо учиться быть сильным в любых ситуациях, чтобы больше не страдать от поведения других людей. Обучение таких людей, как Воронченко, очень жесткое, но, я думаю, что хотя бы в небольшом количестве такие люди все же нужны любому коллективу, чтобы люди в нем не жили, не расслаблялись, а становились более сильными.

В любом процессе всегда происходит взаимное обучение, и я полагаю, что в «истории с Еляном», так же как и во всей остальной жизни



коллектива, каждый все же получил свою порцию того обучающего материала, которого он заслуживал своим поведением, построенным по своим понятиям о правильности. А самый справедливый и самый реальный судья — это время. Время рассудит всех и в конечном счете каждому ответит то место, которого он на самом деле достоин...

Когда с этими рассуждениями Баскакова познакомился Э. В. Елян, он сказал: «Я на многие несправедливости уже внимания не обращаю. Мне обиднее всего за Воронченко. Баскаков высказался по поводу его вполне справедливо...»

Продолжая беседу с Баскаковым, я спросил его: «Вы считаете, что пострадали из-за того, что Елян не выбрал Вас в ученики?»

«Я так думал некоторое время, — ответил летчик, — но потом пришел к выводу, что определять в данном случае, что лучше и что хуже, не в моей компетенции. Говорят, что все, что делает Бог, все к лучшему. Вместо одного учителя — Еяна, жизнь предоставила мне редкую возможность обучаться у целого ряда замечательных учителей: того же Еяна, Лещинского, Веремея, Горюнова, Борисова, Ведерникова... У всех у них было чему поучиться: у Лещинского — умению анализировать ситуацию, правильно ее оценивать и принимать грамотные и ответственные решения; у Веремея — быть не просто летчиком, а частью процесса, в котором участвуют много людей, идей и решений; у Горюнова — гибкости во взаимоотношениях с людьми и умению работать над собой; у Еяна — мудрости, умению широко охватывать ситуацию и видеть корень проблемы; у Борисова Василия Петровича — деловому подходу к решению проблем и умению подчинять себя главному; у Ведерникова — спокойствию и разумному подходу к решению возникающих вопросов.

Учился и у других: у Мелешко — реальному, уверенному подходу к решению жизненных вопросов, у Матвеева — умению оставаться спокойным в любой ситуации, у С. С. Попова — утонченности, умеренности и некоторым другим “светским” манерам поведения, которые проявлялись у него как в жизни, так и в работе, у Шаповала — чувству собственного достоинства, построенному на уважении своей профессии, у Шевцова — большой смелости, не выходящей, однако, за пределы разумности, у Трошина — четкости в выполнении элементов рабочего процесса, у Седова — строгому контролю за поддержанием высокого профессионального уровня и таланту располагать к себе людей, у Донскова — умению сочетать в своем поведении мягкость и жесткость... Замечательных учителей жизнь подарила много, и я всем им, пользуясь случаем, выражаю признание и благодарность. Я думаю, это разнообразие учителей мне было необходимо. А еще хочу сказать, что я ни в какой ситуации никогда не ишу виноватых. В любой неудачно сложившейся для меня ситуации, — подчеркнул Баскаков, — я прежде всего пытаюсь понять, чему она меня обучает. А после этого стараюсь выявить в ней свои собственные неправильные действия и работаю над самим собой, чтобы не допустить их повторения в других ситуациях...»

Летчики настороженно относятся к оценкам их летных профессиональных качеств — особенно если их дают инженеры. Но ошибаться могут и летчики. «У каждого летчика, — говорил Баскаков, — в отдельном полете можно заметить какие-то недостатки, возможно, и случайные (недоспал, переел, не с той ноги встал...). По двум-трем полетам нельзя судить о летчике. С Агаповым я летал мало, и, если он в этих полетах мне не показался выдающимся, это не значит, что он таковым не был. Мне не показался выдающимся и В. П. Борисов — из-за той напряженности, которую он создавал в экипаже, но я с ним тоже летал мало и понимаю, что не могу давать ему объективную оценку по этим полетам. Я с ним летал как-то на Ту-22М, и у нас отказал радиокompас. Так он так сильно разнервничался, что мне, правому, пришлось в какой-то степени взять на себя руководство экипажем, хотя я только пришел из Школы. Одно-го-единственного полета оказалось достаточно, чтобы запомнить надолго — негативное... К сожалению, мы чаще всего запоминаем негативные случаи и помним их долго, а хорошее быстро забываем. Очень спокойные, уравновешенные летчики — Володя Матвеев, Сережа Борисов. Понравился мне также как летчик Сергей Попов. Веремей и Елян были хорошими летчиками, но я их больше уважал не как летчиков в первую очередь. С Еляном я летал на “144-й” и других машинах. Он очень скрупулезный летчик, он любил точность во всем: и в подготовке, и в полете. Для него не было мелочей. В. Н. Матвеева, С. Г. Борисова, С. С. Попова я выделяю как летчиков. А Еяна и Веремея — как летчиков-испытателей!»

Я знал как об очень достойной личности Сергея Сергеевича Попова, о котором весьма редко говорили его товарищи. Тем приятнее услышать было от Баскакова: «Сергей Сергеевич Попов — тихий, спокойный человек, военный, полковник перешел к нам на фирму из ГНИКИ еще до нашего разделения на службы. Летал он на “95-х” и “142-х”. Он никуда не рвался, ничего не доказывал, хотя был очень эрудирован. Человек, как мне показалось, светских, утонченных манер, он никогда не говорил громко, говорил кратко и по существу, никогда не выходил из равновесия. Летал он великолепно — никаких лишних движений. Какое-то время он руководил даже нашей летной службой, такое было у нас впервые — доверить службу “чужому” человеку. Однажды мы полетели часов на 15. Я был на левом кресле, а он — на правом. Мы, как обычно, взлетели, включили автопилот, и — надо поест. Смотрю: он не ест, сидит курит... Часа через 3—4 я еще раз поел. Он опять — сидит курит. Только через десять часов полета он достал бутербродик, съел его и до конца полета ничего больше не ел. Он при этом совершенно не терял работоспособности, она, наоборот, была высокой. Я взял это себе в пример, поняв, насколько это разумно, и стал прилетать гораздо менее уставшим...»

В авиацию Сергей Попов попал «как и все», по его словам: после окончания школы (в Рыбинске, в 1967 году) поступил в Тамбовское училище. С 1971 года летал правым летчиком на Ту-16 на Дальнем Востоке. Через

два года попал на курсы командиров в Рязани, по окончании которых служил в стратегической авиации: сначала в Узине на Украине, а потом в Моздоке, заместителем командира эскадрильи. Следующий шаг в 1979 году: военная Школа летчиков-испытателей, или Центр подготовки летно-испытательного состава во Владимировке. В течение 10 лет — испытательная работа там же, в основном на тяжелых машинах. Много летал с туполевскими летчиками, в частности с Е. А. Горюновым, Б. И. Вереем... В 1990 году перешел на фирму Туполева. Провел особенно большую и напряженную работу по дозаправке на Ту-95, на Ту-160.

Я спросил Сергея Сергеевича, как он нашел туполевскую фирму, придя на нее впервые. Он ответил, что не хотел бы говорить о ней что-то плохое: «Лучше я скажу хорошее о военных. Я сказал бы, что во Владимировке, у военных, обстановка была здоровой, нормальной. И самых высоких летчиков, и только что пришедших связывали простые и уважительные отношения. Никогда не было финансовых конфликтов особых. Там обстановка была очень хорошая, даже замечательная.



*В. Д. Баскаков и С. С. Попов*

— А почему на туполевскую фирму перешли? Пригласили?

— Да, пригласили.

— Это более престижное место?

— Я бы не сказал. Действительно, на фирме поднимают опытные машины, но не правы те летчики фирм, которые пренебрежительно говорят о работе военных летчиков-испытателей во Владимировке. Там бывали очень сложные полеты. Бывало, в

день приходилось летать на трех типах самолетов. Бывало, хоть и редко, летали и на четырех типах (хотя это противоречило официальным установкам) — так было много работы. Испытания были не менее сложными, а платили в целом меньше. Там принцип оплаты был тот же, но там главной частью зарплаты был оклад, а за полеты платили относительно меньше.

— Это, наверное, правильно, если стремиться к тому, чтобы экипажи не сражались чрезмерно за полеты?

— Наверное, правильно. У военных тоже бывало, что кто-то старался урвать — это многим не нравилось. С учетом всяких особенностей мы решили (правда, противозаконно) устроить общую кассу. Потом накопленные в ней деньги мы делили коллективно, с учетом согласованных критериев.

— Это, наверное, разумно? И этого здесь не хватало?

— Не хватало...

— Вы многое сделали по испытаниям и сертификации самолета Ту-204. Вы, конечно, знаете, что некоторые ваши летчики, в частности А. Д. Бессонов, оценивали ее более чем скептически. Как Вы к этому относитесь?

— К любой машине можно так отнестись. Я считаю, что для российской авиации это был шаг вперед...

— Несомненный шаг вперед. Она и сейчас достаточно хороша...

— Да, да!

И среди туполевцев Попов нашел добрых друзей. Особое воспоминание он сохранил о Вереме. Его Сергей Сергеевич помнил не только как хорошего летчика, но как замечательного человека. Однажды в очередном испытательном полете он узнал, что Попов спешит в Чкаловскую, чтоб лететь к семье во Владимировку. После того как самолет приземлился в Жуковском, Веремей первым спешно покинул кабину. Оказывается, он торопился подогнать к самолету свою «Волгу», усадил в нее ничего не понимавшего Попова и повез его... в Чкаловскую, где уже завершалась посадка. В этом был весь Веремей...

Возвращаясь к рассказу Баскакова, отметим интересную особенность: Воронченко, личность, о которой кто-то предпочитал вообще не говорить, вызвал живую, глубокую реакцию Баскакова, хотя он потом оговорился, что ситуация с Воронченко — это, как и все остальное, о чем он говорил, всего лишь его личное видение, совершенно не претендующее на объективность. Воронченко, так же как и Веремея, Баскаков относил к неординарным личностям. И хотя это были совершенно разные люди, но общее в них все же присутствовало. Общим, по мнению Баскакова, было то, что летная среда не оказалась для них тем полем деятельности, в котором они смогли бы полностью реализовать себя. Однако ярких личностей у туполевцев немало, и мне интересно было услышать мнение Виталия Даниловича о других (и о нем самом):

— Мелешко мне показался несколько резким и самоуверенным человеком, хотя, безусловно, оригинально мыслящим, достойным профессионалом...

— Мелешко — в целом сильная, положительная личность. В основном с ним приятно было и общаться, и работать. Иногда, правда, он мог поддаваться эмоциям, и это несколько портило впечатление о нем. Но в целом Мелешко — очень хороший летчик и надежный хороший человек, который разумно подходил к решению и профессиональных, и жизненных вопросов. На него можно было положиться.

— Мало что известно объективно о Николае Ивановиче Линькове и как о летчике, и как о человеке... Но на него, человека умеренного, интеллигентного, возведено немало несправедливости...

— Николай Иванович — умный человек... умный, порядочный, честный. Его ошибка, как я считаю, состояла в том, что он сильно увеличил ритм жизни. Возможно, его беспокоило то, что он поздно пришел на фирму, возможно, он чувствовал себя отставшим и занимавшим положение, не соответствующее возрасту. Он как бы погнался за ритмом жизни

увеличил настолько, что сам не выдержал. По темпераменту он человек спокойный, уравновешенный, а загнал себя искусственно в лихорадочный ритм. Ему надо было смириться со своим положением, и тогда у него постепенно все бы получилось, а он загнал себя...

Приятно услышать о человеке доброе. Не знаю уж почему, но некоторые летчики, в отличие от Баскакова, отзывались о Линькове весьма критически и связывали его появление на базе только с благорасположением к нему Э. В. Ельяна. Эдуард Ваганович говорил: «Николай Иванович Линьков был одним из немногих подлинных интеллигентов среди наших летчиков. Спокойный, степенный человек, сам интеллигент, и — из интеллигентной семьи. По-моему, к нам он попал из Школы... Попал так же, как Воронченко, как Шеффер. Ни о какой протекции с моей стороны говорить не приходится...»

Всем им Елян старался помочь как мог. Но не все это оценили. О Воронченко уже говорилось. А вот что Елян сказал о Шеффере: «Странным парнем оказался. Летал на тяжелых машинах, неплохо, но грубовато. Нахрапистый, пробивной. Оказался в лагере Бессонова и компании...»

Продолжая разговор с Баскаковым, я спросил его:

— Также мало что известно об Абрамове и Шаповале. Что хорошего можно сказать о них?

— Абрамов был не в моей летной службе. Общее впечатление о нем хорошее. Но ничего более не могу сказать. Хороший, честный человек. А о Григории Шаповале у меня сложилось впечатление как о хорошем товарище и человеке в целом. Он отличался широтой своей души, мог принимать смелые и ответственные решения, что было свойственно немногим. Он хорошо летал, и с ним было всегда спокойно.

— Наверное, немногие ваши товарищи понимали Вас?

— Вы знаете, многие не понимали. Очень многие. Понимали немножко люди вот такого уровня, как Матвеев, например. Не до конца, но все-таки в чем-то он меня понимал. Таких мало — единицы. А в большинстве своем люди меня не понимали. Почему? Это объясняется сложной характеристикой души, пришедшей ко мне. В моей душе присутствовали и сильные стороны, и слабые стороны — иллюзии, пришедшие из прошлого воплощения. Эти иллюзии не соответствовали реальности и поэтому ставили меня в низшее положение, так как мир никогда не терпит в человеке поведения, не обоснованного его реальными возможностями. Когда я смог впервые шесть лет назад «влезть» в свое подсознание и познакомиться со своей душой, я поразился, сколько в ней присутствовало того, что совершенно не соответствовало моим сознательным установкам о правильности. Получалось так, что в моей душе «находился» совсем другой человек, который своими понятиями полностью расходился со мной, то есть с моими сознательными разумными установками.

В моей душе было много непонятного как мне самому, так и окружающим людям. Вследствие этого из меня выходило много энергии, которая была непонятна окружающему миру, входила с ним в зацепление и

провоцировала на отторжение или уничтожение, что я принимал как несправедливое и боролся с этим. Весь этот процесс выражался в событиях, которые были непонятны и мне, и людям. Эти события очень и очень дорого обходились мне самому и доставляли немало хлопот окружающим, за что я у всех у них прошу прощения.

В душе каждого человека присутствуют противоречия, но в моей они были представлены намного сильнее, чем у других, и поэтому жизнь у меня была трудная. Все то, что другие могли иметь, «ничего не делая», мне приходилось зарабатывать тяжелым трудом, преодолевая противодействие окружающих. Единственной положительной чертой в этом является то, что я, несмотря на очень большие, порой непреодолимые трудности, которые часто ставили меня на грань выживания, все-таки смог не сломаться, выжить и наработать большой опыт, который дал мне возможность понять многое и написать мои книги.

Работая с подсознанием, я смог устранить основные противоречия, присутствующие в моей душе, и привести в соответствие друг другу сознательные и подсознательные понятия о том, как правильно надо жить. Я смог разгрести в своей душе завалы иллюзорных и амбициозных программ, накопившихся за много воплощений, более или менее привести их в соответствие с реальностью и в результате выйти на контакт с программами высокого информационного уровня, с которыми сейчас работаю. Но не могу сказать, что решены все проблемы. Чем глубже я проникаю в тайны мироздания, тем больше понимаю, насколько мое, а в целом наше общее человеческое понимание реальности иллюзорно — как о самих себе, так и об окружающем мире.

Еще хочу сказать несколько слов о том, что, выражая по Вашей просьбе свой взгляд на ситуацию нашей летной службы и ее участников, я совершенно не претендую на объективность. Каждый человек высвечивает в происходящем только то, что его либо заинтересовывает, либо по тем или иным причинам задевает. Я, как и каждый другой человек, могу высветить только то, что могу высветить, и это является только частью общей ситуации. Кроме того, мое мнение строится только на временном отрезке, в котором проходила моя служба в ЖЛИиДБ, — с 1974 по 1995 год, и не содержит в себе то, что происходило за его пределами.

Также может возникнуть вопрос, почему я много внимания уделил тем членам коллектива, которые, возможно, не являются общепризнанными авторитетами. Все дело в том, что этих людей я сначала не понимал и не принимал, но зато потом, когда я разобрался в сути проблем, с ними связанных, я понял, что эти люди так или иначе, но были нужны коллективу. Они были нужны коллективу потому, что являлись своеобразными учителями в нем и работали на его благо, по-своему, но обучая людей. Понять тех людей, которые на тебя похожи, легко. Но понять тех, которые на тебя совсем не похожи, трудно. Я попытался разобраться в этой проблеме и считаю возможным, пользуясь случаем, поделиться результатами. Возможно, кому-то это покажется интересным...

Еще хотел бы сказать, — продолжал Баскаков, — о том, что «история с Елян», как говорили, имела свои корни во взаимоотношениях Еляна и Фирсова. Фирсова на фирме я не застал, так как он ко времени моего прихода на базу уже работал в ЛИИ. Однако судьба меня с ним несколько раз сталкивала, и эти встречи были впечатляющими. Фирсов создавал впечатление одаренного и очень сильного человека с богатой и широкой душой. Кроме того, у меня при встречах с ним создавалось впечатление, что он является одним из тех немногих, которые могут быть очень хорошими надежными друзьями и никогда не подводят своего товарища. За неимением достаточного объема информации, я не берусь давать оценку «истории Фирсова и Еляна». Могу только высказать предположение, что, возможно, двум таким сильным и одаренным людям стало тесно в одном, достаточно небольшом коллективе, которым являлась летная служба ЖЛИИДБ.

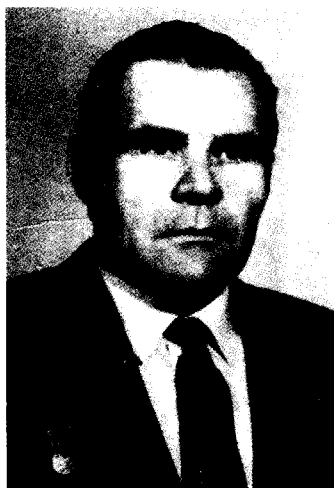
Еще в этом деле могу отметить одну особенность. Фирсов, по слухам, был тогда еще очень молодым и считал святым делом борьбу за правду и справедливость, что позволяло некоторым людям использовать его могучую и святую энергию в личных целях. Эта борьба, кстати, — удел многих сильных и молодых, которые какое-то время считают, что мир можно победить, переделав его по-своему. С возрастом люди обычно прозревают и понимают, что так называемая борьба за правду и справедливость на самом деле является не чем иным, как всего лишь попыткой переделать существующую вокруг себя ситуацию под свои личные понятия о правильности ее протекания, потому что понятия о правде и справедливости, оказывается, у каждого свои: у медведя одни, у шакала другие, а у мыши третьи. Но некоторые так и не прозревают, а поэтому всю жизнь борются, например, свержая начальников, потому что в каждом из них им что-то не нравится.

Борьба присутствует в жизни того человека, которому что-либо в нашем мире не нравится до такой степени, что он стремится это уничтожить. И присутствовать в его жизни она будет до тех пор, пока он не научится все части мира воспринимать достаточно спокойно. Мир борьбой не изменишь. Изменить тот мир, в котором ты живешь и с которым взаимодействуешь, можно, только изменяя себя самого... А Елян, на мой взгляд, вообще не был борцом. Он был человеком, который делал свое дело...

Я не знаю подробностей летной жизни Фирсова в ЛИИ, но думаю, что он с течением времени перестал тратить силы на борьбу, а стал тратить их на сотрудничество с людьми и на достижение конкретного результата. И думаю, что это и позволило ему достигнуть высоких результатов в своей деятельности, поскольку борцы обычно не достигают такого уровня, так как борьба — это удел людей, очень узко видящих ситуацию и поэтому тратящих почти всю свою энергии на то, на что не надо было ее тратить...

Недавнее общение автора с Александром Ивановичем Фирсовым подсказывает, что Баскаков и в этом отношении близок к истине. Интере-

сен, в частности, взгляд А. И. Фирсова на ситуацию Елян — Воронченко, весьма близкий в чем-то к баскаковскому. Во всяком случае, Фирсов уверен, что Елян никак не заслужил нападок ученика, которому действительно много дал. «Мстительность нередко среди тех, кто когда-то испытал какое-то унижение, а потом дорвался до руля власти, — рассуждал Александр Иванович. — Беда наша состоит в том, что даже самый хороший руководитель, создавший здоровую систему, рано или поздно становится ее жертвой. Подрастает в ней новое поколение “талантливых”, и они съедают создателя; находится такой, чье собственническое нутро по достижении своего благополучия рушит ту систему равных, справедливых возможностей, которая его подняла наверх. Но распознать таких людей и обезопасить от них систему крайне сложно...»



*А. И. Фирсов*

Мне было интересно услышать данные Виталием Даниловичем оценки всех туполевских летчиков. Но особенно важны и самостоятельны его оценки ключевых фигур — Еяна и Веремея. Нередко о Еяне приходилось слышать критическое, нередко также — доброжелательное и уважительное. А вот безоговорочно восторженное я услышал от одного человека. Но от такого, которому веришь побольше, чем многим. Этот человек — Виталий Данилович Баскаков.

— Вы как-то сказали, что Елян — гениальная личность. Не слишком ли это эмоционально? — спросил я его.

— Нет, нет. Это точно. В нем было что-то гениальное. Тогда, когда летал, я это не понимал так, как понимаю сейчас. Все, кто в нашей службе мнил о себе великое, не могли и близко сравниться с Эдуардом Вагановичем. А амбиции у всех были. Амбиции, никак не подтвержденные реальными возможностями, сравнимыми с теми, которые были у Еяна. Он действительно был великим. Он мог создать и поддержать дух. Простая и, казалось бы, малозначительная деталь: у него был огромный кабинет; при том, что у начальника ЛИКа — малюсенький. Это не случайность. Это было свидетельством важности летной службы, понимания которой добился именно Елян, добился благодаря своим способностям. И фирма была при нем на высоте. Елян ушел, и все исчезло. Все сразу разобшились, и летной службы не стало.

— А Борисов Василий Петрович не был способен возглавить ее?

— Мы все, хотели бы этого или не хотели, но располагаемся на ступеньках единой иерархической лестницы. Борисов — это, безусловно, не Елян. Елян — это гораздо более высокий уровень, который позволял ему видеть более широкий спектр проблем и задач. Его видение в значи-



тельной степени выходило за пределы летной службы. Если судить по его вкладу в решение проблем фирмы и авиации в целом и по его уровню компетентности, Елян — это фигура в масштабе страны, тогда как Борисов — заметная фигура в летно-испытательной среде и в городе Жуковском. Борисов по сравнению с Еляном — это совсем другой уровень. Когда Василий Петрович оставался за Эдуарда Вагановича, его фамилия обычно занимала половину плановой таблицы, то есть Борисов мог использовать служебное положение в личных целях. Елян был далек от этого, он был выше этого, выше суеты, амбиций, эмоций и вообще всего слишком личного и частного. Им руководили общие интересы, интересы общего дела. У Борисова было много амбиций, но это не Елян. Елян — это дух! Дух, который держал все. У других были только амбиции.

Эти суждения Баскакова позволили автору приблизиться к пониманию того, что было для него какой-то загадкой: почему Василий Петрович Борисов столь мало и без всякого интереса говорил о личности такого масштаба, как Елян. У Борисова не было по отношению к нему ни злости и возмущения, как у Бессонова или Севанькаева, ни абсолютного признания и уважения — как у Веремея, Паспортникова, Ульянова...

«Еяна уничтожили, — продолжал Баскаков, — но тем самым в определенной степени уничтожили и себя, и всю фирму. Вот я вспоминаю: Бессонов — умный и интеллигентный человек, и я его уважаю. Но он оказался в числе тех, кто не смог посмотреть на ситуацию сверху. Они начали пилить сук, на котором сидели. Все рухнуло, и все оказались в дерьме. Часто люди видят все только по горизонтали. А подняться над ситуацией и посмотреть, кто есть кто, дано немногим. Каждый считал себя великим, а великим был один — Елян.

Елян, между прочим, никак не стремился ко второй Звезде Героя, а Борисов никогда не скрывал своего горячего желания стать дважды Героем, и это выглядело нездорово. Елян не стремился к этому, хотя мог этого добиться. В принципе ведь в желании Борисова ничего плохого не было, но он не понимал того, что понимал Елян. Елян всегда видел обстановку шире и глубже, чем другие. И он понимал, что вторая Звезда Героя поднимет одного человека над всеми заслуженными и очень заслуженными летчиками, чего нельзя было делать, так как это унизило бы многих выдающихся летчиков, которые уже стали для нас легендой...

Может быть, — говорил Виталий Данилович, — я того же Анатолия Дмитриевича Бессонова, который выступал против Еяна, в чем-то уважаю даже больше, чем Эдуарда Вагановича: и за интеллигентность, и за правдивость, и за демократичность. А вот в отношении к Еяну у него возобладал дух уничтожения, который на самом деле оказался духом самоуничтожения. Каждому человеку можно предъявить претензии. Тому же Бессонову, при всем к нему уважении, можно предъявить претензии в том, что он оставил машину без достаточного на то обоснования. Однако если каждого уничтожать за его отдельные недостатки, то вполне можно

увлечься и уничтожить весь мир. Хорошие, порядочные люди (Бессонов, Шевцов, Алленов), ввязавшись в борьбу, становились неузнаваемыми, злобными, склочными. Мне казалось, что Бессонов, раздувавший какие-то обычные прегрешения Еяна до размеров преступления против человечества, готов был загрызть его. Но Бессонов в последние 15 лет показал себя очень хорошим человеком и заслужил самых добрых воспоминаний о нем.

Сильное эмоциональное включение в ту или иную ситуацию всегда обходится человеку слишком дорого. Вполне можно предполагать, что основной причиной того, что летная судьба Бессонова и Воронченко не сложилась так, как им хотелось, является их сильное негативное эмоциональное включение в “дело Еяна”, которое, на мой взгляд, не было оправдано реальной обстановкой, а строилось только на эмоциях и желаниях. У Еяна были отдельные недостатки, как и у всех нас. За отдельные недостатки можно человека критиковать, наказывать, но нельзя его уничтожать, как это сделали с Еяном. Он этого никак не заслуживал. А все, что сделано человеком сверх того, что оправдано адекватностью, возвращается к нему же, и от этого уйти невозможно. За ошибки приходится платить, но главное — делать правильные выводы, чтобы не повторять эти ошибки в будущем.

Еян, несомненно, — человек высокого эволюционного уровня. Эволюция — это изменение частного до соответствия целому, все большего и большего размера. Для человека эволюция — это приобретение все большей и большей способности согласовывать свои частные понятия с общими в процессе сотрудничества с другими людьми с целью выработки более широкого взгляда на ситуацию.

Наш коллектив по уровню своей сплоченности был похож на нашу страну в начальные годы перестройки, когда общество оказалось полностью разобщенным. Держать в руках такой коллектив было очень сложным делом. Еяну это удавалось. Кроме того, Еян видел ситуацию с уровня генерального конструктора и мог брать на себя решения, касающиеся многих...

Еян отличался не только широтой охвата ситуации, но и мудростью в понимании обычных жизненных вопросов, и у него было чему поучиться. Однажды у меня, еще относительно молодого летчика, возник конфликт с уже более “старым” и более опытным летчиком-испытателем. Еян узнал об этом, отозвал меня в сторонку и сказал: “Виталий, ты чего полез в драку? Тебе работать надо и создавать себя, а не в конфликты вступать. Подумай, ведь спина то у тебя голая...” Еян был мудр, отдельные его высказывания и напутствия работают во мне до сих пор, и я думаю, что и далее будут работать. Единственное, о чем я сожалею, общаться с таким глубоким, светлым человеком довелось не много. У Эдуарда Вагановича можно было многому научиться, и прежде всего мудрости и умению видеть корень проблемы. Я думаю, что его “уничтожили” только потому, что он настолько был выше остальных, что эту высоту

мало кто мог понять. Человек, который не работает над расширением своего видения, может понимать людей только своего уровня и еще тех, которые только чуть-чуть выше его и чуть-чуть ниже. И этих он может оценивать по своим понятиям о правильности. Однако те люди, которые выходят за пределы этого диапазона, не важно вверх или вниз, одинаково воспринимаются им как низшие, поскольку их способности находятся за пределами его понимания. Конечно, это трудно будет понять людям с очень низким эволюционным уровнем, которые считают, что весь мир обязан существовать только по их понятиям о правильности, и поэтому осуждают всех тех, кто своим поведением выходит за рамки этих понятий. При этом они совершенно не задумываются о том, чем они сами являются в глазах других людей...

— И как Елян летал? Вы с ним летали? — прервал я Баскакова.

— Летал.

— А то Мелешко рассказывал мне критически, как однажды он полетел с ним и увидел...

— Однажды! Вот именно: однажды! Однажды у кого угодно может быть что угодно. Надо всегда искать закономерности. Ничего плохого о Еляне как летчике сказать не могу, как не могу вспомнить чего-то выдающегося. Летчик-испытатель — это не основное в нем. Он хорошо летал. Но основное было в том, как глубоко он подходил к пониманию ситуации. Он обобщал мнения других, их видение. Он видел ситуацию шире и глубже других — вот что было в нем основным. Елян был прежде всего *начальником* высокого уровня, которым руководили идеи, а не амбиции. Но это могли понять далеко не все люди...

К сказанному Баскаковым добавлю, что Елян, по мнению некоторых «судей», был порою весьма груб и крут с подчиненными. Но «начальник высокого уровня» не мог позволить себе мягкотелости. Ведь он отвечал не за сохранность тазов в бане, но — за судьбы людей и миллиардные ценности.

Те, кто боролся с ним за руководящее кресло, от войны этой получили гораздо меньше, чем могли получить в условиях мира. Уж как тут не вспомнить кого-то из классиков, говоривших, что из борьбы с другими рождается риторика, а из борьбы с собой — поэзия.

Я не раз сравнивал по многим причинам жизнь театральных коллективов с испытательскими. В них немало общего. Ельяна многие обвиняли если не в жестокости, то уж, во всяком случае, в жесткости. Но говорил же как-то Ю. П. Любимов о театре: «Это жесткая профессия. Я жалею, что кого-то не выгнал из театра». Многие знатоки театрального закулисья говорят о том, что Любимов был деспотом, тираном. Но все знают, сколько из-под жесткого крыла великого режиссера вышло талантливых личностей самых разных направлений искусства и литературы. Уж кто-кто, а они-то наверняка давно поняли, что главный их враг — не главный режиссер, не цензор, не коллега и никто другой. Главный враг человека — он сам. Так же как главный союзник — его божий дар, если он есть.

Мне было интересно узнать, что думает о написанном в этой книге о Баскакове и о сказанном им Эдуард Ваганович Елян. Вот короткий пересказ нашего разговора.

— Помню, — говорил Елян, — этого мальчишку, который крутился, как уж на сковороде, — между всеми китами. Поэтому мне очень интересно будет посмотреть на этого академика — ты столько про него написал...

— Это удивительно разумный, глубокий, мудрый человек, но многие из коллег отзываются о нем скептически...

— В одном из полетов — то ли с Суховым, то ли с Талалакиным, а Виталий был вторым, — они заблудились. Так почему-то ругали не командира, не штурмана, а именно его.

— Его ругают многие его товарищи — и несправедливо. Он человек очень своеобразный, но недобрых слов не заслужил. Однажды я его прямо спросил, как он объясняет, что отзывы его товарищей о нем либо сдержанные, либо порой даже негативные. Он ответил, что его никогда не могли понять люди, привыкшие видеть и оценивать ситуацию в тех узких пределах, которые обществом принято считать за нормальные, потому что он в эти пределы не вписывался. «Меня не понимали, — говорил он, — и поэтому не давали проявить себя в испытательной работе на 100%. Мне пришлось уйти с летной работы и проявить себя в другой области». Полагаю, что только большой трудяга по жизни может оценить сделанное Баскаковым и понять, что представляет собой этот человек на самом деле...

— Он и тогда был уже своеобразным, — заметил Елян. — Прежде всего, это был бессребреник, очень открытый человек. Его мог долбать каждый, кто хотел, — он же оказался среди китов. Сейчас, я понимаю, он возмужал, конечно.

— Но до сих пор в нем, в его книгах, есть сплав некоторой наивности и, конечно же, мудрости. В нем есть такие глубокие мысли, понять которые дай бог каждому...

— Он высказал мне интересную мысль. Я его спрашиваю: «Ну, как, Виталь, ты пишешь?» Он ответил: «Пару стакановхватишь — и пишется хорошо».

— Да ничего он не пьет... Прошло то время...

— Я так и понял. Он и тогда не пил, я не помню, чтобы он пил вообще.

— Баскаков говорил, что Воронченко тебе обязан больше, чем кто-либо.

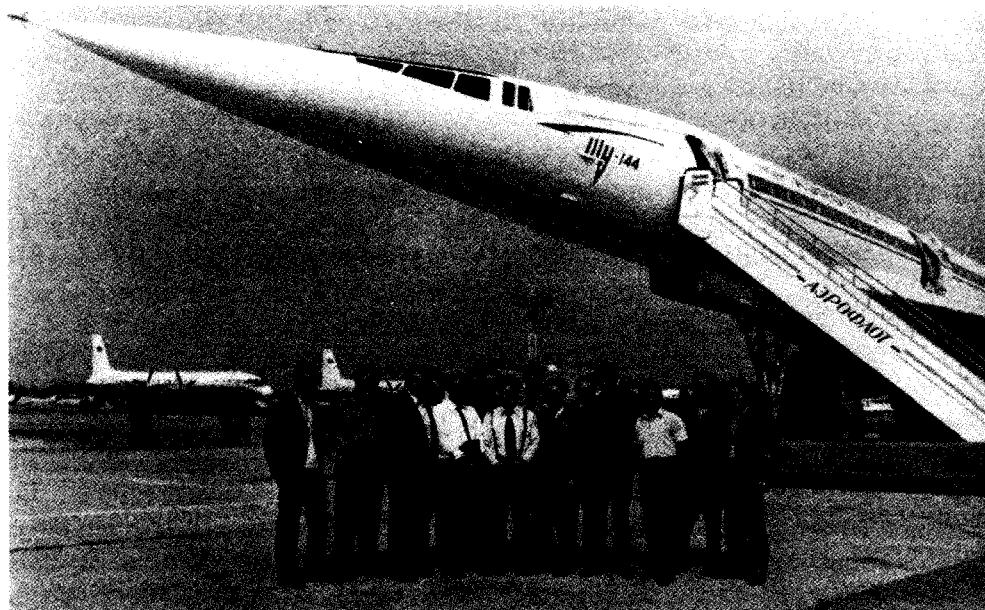
— Правильно он сказал. Я был не столько шокирован, сколько растерялся. Большей подлости трудно было от кого-то ожидать. Бессонова, Борисова, Горюнова — всех их я понимал. А Воронченко я не понял. Честно говорю. И до сих пор не понимаю! Единственное у меня предположение: видимо, он хотел сам стать руководителем. Конечно, обидно было, что парень вместо работы занялся ерундой — склоками.

— Ты словно не заметил, что сказал Баскаков о тебе самом.

— Не мне судить о том, прав или нет Баскаков. Но внутренне процентов на 90 я с ним согласен. Я просто удивился глубине его анализа, он словно прочитал мои мысли. Вот этим я был просто потрясен. Могу сказать, что не ожидал! Правда и то, что я в каком-то смысле отдал предпочтение Воронченко. Я удивился, откуда Баскаков это почувствовал. Ведь я этого никому не показывал. Это было мое внутреннее. Как он это обнаружил, это меня потрясло! Ведь ни словом, ни жестом, ни взглядом я этого не показывал? Молодец, не ожидал! Шок был в том, что кто-то увидел в тебе то, что мог видеть только ты сам. Мы ведь люди очень субъективные. В другой раз нет и времени человека послушать, а когда-то слушал его и не услышал (то ли нога болела, то ли голова).

Виталий Данилович Баскаков своими книгами и суждениями удивил многих. И многие поняли, что почему-то недооценивали его. Слишком своеобразен этот человек.

«Меня, — говорил Ульянов, — приятно поразило выступление в этой книге Баскакова. Не ожидал от него... А у Якимова так получается, что и развал летной службы, и фирмы, и авиации, и демократии произошел после того, как пришли его преемники, тот же Елян. Это совершенно неправильно. Баскаков увидел ситуацию другими глазами. Кстати, книга эта — замечательный тест на порядочность... Кто, как не Баскаков, мог бы поносить Ваганюча, — продолжал Ульянов. — Сколько Елян с этим Баскаковым мучился, сколько ставил его на место. Елян нянчился с ним и выставял в лучшем свете. Помогал ему всемерно. И работу давал такую, чтоб он мог подтянуться...»

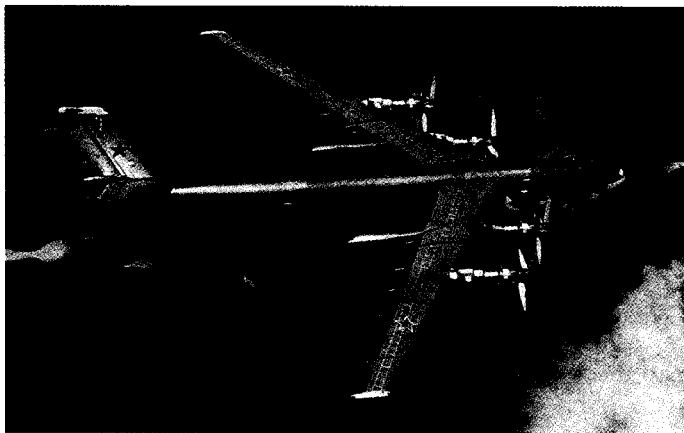


*Э. В. Елян с наземным экипажем Ту-144*

Автору досталось от многих летчиков за то, что о них в этой книге нередко очень строго судят не летчики, но инженеры и руководители, в частности М. В. Ульянов. Должен сказать, что и в его адрес прозвучало немало претензий, и он не был ни святым, ни абсолютно точно информированным, ни абсолютно справедливым.

Баскаков говорил по этому поводу: «Начальник такого ранга, Ульянов, по-видимому, запомнил за давностью лет. Мне Ваганыха поносить было не за что. Потому что он был со всеми одинаков. Он со мной не мучился никак, а занимался так же внимательно, как и с другими молодыми летчиками. Да, он отслеживал летную подготовку каждого летчика и каждому давал возможность подтянуться в чем-то, если видел в этом необходимость, — это было. Он следил за каждым летчиком (чего, кстати, не стало после его ухода). Но это не значит, что он со мной нянчился... После ухода Еяна проблема подготовки каждого летчика стала проблемой самого летчика. Никакой начальник за этим уже не следил. Если случалась ошибка из-за “перерыва в технике пилотирования”, то это было проблемой самого летчика... Кстати, одной из основных причин

ненависти отдельных летчиков к Еяну я считаю то, что он мог отобрать часть работы у “заевшегося” летчика и отдать ее “голодному”, теряющему квалификацию летчику. Меня всегда поражало то, что большая часть членов нашего коллектива была неспособна делиться работой. А к Еяну, который старался



*Стратегический ракетоносец Ту-95МС*

распределять работу более или менее равномерно и справедливо, у многих возникала страшная ненависть как к человеку, отнимающему у них деньги. Были, конечно, и исключения. Например, Горюнов...»

Прочтя одну из моих книг о летчиках-испытателях, Виталий Данилович сказал нечто очень важное не только о них, и не только для меня: «Книга Ваша талантливо написана, и Вы напрасно скромничаете. Легко читается, и возникает желание читать дальше. Талант очевиден. Но поражает другое. Поражает объем, объем работы, которую, как никто, я могу оценить. И в связи с этим поражает наличие огромной движущей силы. Это огромный запас энергии, отпущенной Вам на это дело. Обычному человеку это не понять. Так же, как не понятен я, ваш процесс также непонятен.

Парадокс в том, что Вы как бы не имеете отношения к испытательной работе, вдруг занялись этим и вкладываете огромное количество энергии, тратите огромное количество времени. А ведь Вы наверняка не надеетесь на отдачу в общечеловеческом смысле ее понимания: ни в деньгах, ни в славе. Единственно, что кто-то из летчиков может позвонить и несколько теплых слов сказать. А может, кто-то и матом обругает. Я несколько огрубляю, конечно. Вы выполняете огромную, многотонную, рутинную работу, а вот что Вами движет — обычному человеку не понять. Я могу это объяснить только тем, что я пишу в своих книгах. Что эту причину надо искать в прошлых воплощениях души. Потому что этим воплощением Ваши труды не объяснишь.

Огромной сложности и по объему, и по сути работа, а на отдачу рассчитывать вообще-то глупо... Одно можно сказать, опираясь на историю. Эта работа, несомненно, является работой одного из тех настоящих ученых, которые испокон веков, не шадя своих сил, трудятся над тем, чтобы воплотить в жизнь ту высокую идею, на которую у них приходит вдохновение, и их совершенно не волнует вопрос «оплаты» за свой самоотверженный труд, который они сами считают для себя важным».

— Вот знаете, я посадил на работе дубки. Они высотой сантиметров по десять, и я явно их не увижу сколько-нибудь большими, но...

— Нет, нет, я думаю, Вы их увидите. Тот объем работы, который Вы взяли на себя, говорит о том, что лет 20—30 Вам придется поработать. Но я Вам могу посоветовать единственное: все-таки не перетрудитесь! Я в это залез и потерял много здоровья. В любом случае проблемы человека остаются его личными проблемами. Поэтому, чем бы мы ни занимались, это не может служить оправданием для невыполнения основных жизненных правил.

Первое правило: распорядок дня должен позволять организму успевать освобождаться от продуктов распада, которые так или иначе оседают в нас при выполнении любой работы, в том числе и при выполнении работы с энергией и информацией. И это должно учитываться правильным распорядком дня, недели, месяца, года... Второе — правильно питаться. Сюда входит: количество пищи, качество пищи и достаточные перерывы между едой. Третье — это работа со своей душой по приведению понятий, управляющих нами изнутри, в соответствие с окружающей нас действительностью.

— Как раз последнее для меня наиболее загадочно, и я Вам прямо скажу, довольно сдержанно отношусь ко всему, что связывают с Богом (хотя мама у меня была глубоко верующим человеком, и я уважительно отношусь ко всем, кто видит в церкви «свет в окошке»). Я постараюсь понять и суть Вашего понимания. Но ясно, что последнее, о чем Вы сказали: работа над душой — это для меня особенно туманно.

— Люди начинают общаться друг с другом не случайно, а обычно это обуславливается необходимостью и готовностью их выхода на новый, более высокий уровень понимания ситуации в результате расширения или углубления их видения реальности, в результате взаимоотношений с новыми людьми, с новым человеком. И то, что наши пути-дорожки пе-

ресеклись, — это тоже не случайно и обязательно произведет в нас обоих какие-то изменения. Хочу надеяться, что моя информация в той или иной мере все-таки заинтересует Вас и так или иначе, но окажет свое влияние на ваше мировоззрение... Все на самом деле очень просто.

Вообще, я выделяю три уровня развития человека: борьба, смирение и управление. Первый уровень — это когда в жизни присутствует очень много борьбы. Человек борется с большей частью того, что к нему приходит, считая это несправедливым. Второй уровень характеризуется переходом к смирению, который может осуществляться человеком в двух случаях. Первый случай — человек устает бороться и смиряется с существующим положением вещей. Второй случай — человек постепенно прозревает и понимает, что бороться с тем, что к нему приходит, бесполезно, так как то, что к нему приходит, является лишь ответом на то, что из него самого исходит. И понимает: чтобы поменять то, что к нему приходит, надо поменять то, что из него исходит. А для этого нужно поменять свои понятия, которые хранятся в его душе и формируют его желания, мысли, слова и поступки. Вот у такого человека есть шанс подняться на третий уровень — управление ситуацией.

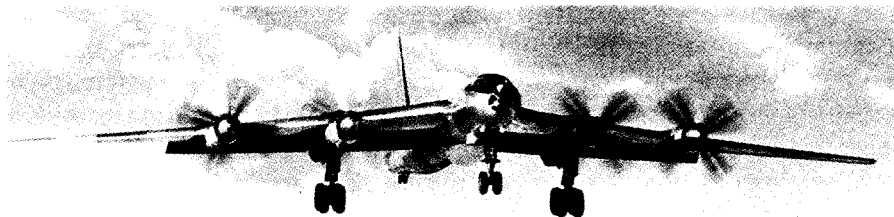
Этот уровень характеризуется тем, что человек не борется с ситуацией и не смиряется с ней, а реагирует на нее таким образом, чтобы изменить себя и перестать от нее зависеть, а еще лучше — сделать так, чтобы ситуация зависела от него. И тогда у ситуации и у ее участников возникает выбор: либо остаться с ним и подчиниться ему, либо уйти от него, либо согласовать с ним свои действия с учетом его требований. В любой ситуации сильнее тот, кто меньше от нее зависит...

— В чем же смысл жизни?

— Смысл жизни? Сначала, что же такое жизнь? Это движение энергии и информации...

— А в этой формуле есть место радости и печали, чувству долга?

— Чем моя система сильна: я нашел стержень — все подчинено Процессу Эволюции, то есть движению информации и энергии. Когда я опираюсь на этот стержень, я нахожу ответы на любые вопросы. И смысл, и счастье жизни состоят в том, чтобы найти свое место в общем процессе и построить свое движение в нем таким образом, чтобы удовлетворение получать от самого прохождения пути, каждый день и каждую минуту... Важна не конечная цель, а сам процесс движения...



*Противолодочный самолет Ту-142*



# Инженеры-испытатели

**Б**есстрашных людей не бывает. Но одни от страха цепенеют, а другие — мобилизуются и находят в критической ситуации такие решения, какие за нужный отрезок времени невозможно найти «на диване». Смелый человек поражает именно скоростью и качеством мышления. В особенной степени это требуется от инженера на борту самолета. Если инженер — человек недостаточно смелый, он оказывается парализованным в своих поисках выхода из опасности и не в состоянии быстро подсказать что-либо командиру, который, зная системы самолета объективно не столь хорошо, как инженер, вправе рассчитывать на него. Столь же важна подготовительная работа инженеров и техников на земле.

Далеко не все летчики выше всех ставили только летчиков. Елян повторял: «Первостепенное значение имеет “наземный персонал” — те, кто готовит самолет, обслуживает его, готовит программы испытаний, анализирует их результаты. Без них летчик не полетит... Аэродромные ост-ряки отдавали им должное:

Кому не спится в ночь глухую?  
Летуну, механу и ...!

Но первым встает все же механик! У нас в Борисоглебске полеты начинались в 3.30 утра! Когда же надо было встать механику, чтобы подгото-вить машину!...»

Эдуард Ваганович рассказывал, как ему довелось однажды пережи-вать за незнакомых механиков. Андрей Николаевич дважды в году летал в Крым — весной и осенью: у него было одно легкое, и ему надо было подлечиться. Как-то Елян с Ковалевым отвозили его туда. Прилетели они на военный аэродром Гвардейское. Их поместили в гостиницу тех-нического состава, они поужинали и в час ночи легли спать в зале, где кроме них двоих было еще четыре уже спавших механика — всем им ут-ром надо было рано вставать. Ваганыч рассказывал, улыбаясь: «Койка Ковалева была рядом с моей, и через минут пять я уже слышал храп Кова-лева. Я слышал его один раз в жизни. Самое страшное было в том, что казалось, он умирает! Сначала мощный храп взхлеб, взхлеб, взхлеб, а потом — тишина, полная! Тишина эта продолжалась минуты две-три. Становилось страшно! И потом вдруг: взрыв храпа, всхлипываний, не-

передаваемых звуков! И — тишина... Потихоньку начали просыпаться ребята, которые спали. Поднялся ропот: людям надо было вставать часа через два-три, а спать было невозможно! Так они и ушли готовить свою Ту-16 полусонными... Больше с Ковалевым я не летал никуда...»

Не раз и не два Елян скажет доброе на страницах этой книги о замечательных инженерах, он и сам многое сделал для укрепления этой службы, без которой немыслимы эффективные подготовка и выполнение программ летных испытаний. Со многими инженерами его связывала крепкая дружба. Елян вспоминал: «Петя Лещинский — умнейший человек. Я в свое время помог его жене. У нее была желчно-каменная болезнь, а муж моей сестры — Жора Гуляев был известным анестезиологом. Он впервые в Советском Союзе применил яд кураре для анестезии. Кстати, он от этого яда и погиб. Жора помог, и операция прошла удачно. Петя Лещинский — не только большой умница, но и великий трудяга. У него на столе был, казалось, полнейший беспорядок. Но он в нужный момент всегда находил нужную ленточку или график. После катастрофы в Париже мы решили выяснить, действительно ли что-то похожее было в Воронеже, как говорил Первухин? Мы пришли к Пете, и он из кучи своего материала быстренько выдернул записи того полета из Воронежа. И там один к одному практически вот это нетриммирование... Но там Сережа Агапов был. А в Париже — молодой парень, Молчанов...

У Пети Лещинского было интересное обыкновение — в компании. Ему ставили стакан водки. Он его выпивал и больше не пил — только закусывал...»

Очень часто по разным поводам Эдуард Ваганович советовал мне: «Поговори с Мишей Ульяновым — он это знает лучше других...» Про инженера Енгулатова он говорил: «Рауф Аминович — большая умница. Вдумчивый, очень грамотный. Он, помнится, курировал работы по Ту-22К. Там была новая система — ракеты Х-22, и он очень грамотно строил работу со смежниками КБ Березняка. Я сам тесно работал с этим КБ и видел это...»

Елян вспоминал как-то о ведущем инженере Леониде Георгиевиче Гладуне. Гладун работал с Ю. В. Суховым по системе заправки и писал на эту тему диссертацию. Гладун дал Еляну просмотреть диссертацию, и летчик обратил его внимание на существенное упущение: усилие сцепления у него не было «завязано» обратной связью. Это замечание не привело Гладуна в восторг, но он благоразумно учел его... «Леня был очень высокого мнения о себе, — говорил Эдуард Ваганович, — и в группе инженеров вел себя высокомерно. Ребятам, которые работали рядом с ним, было не до диссертаций. Они с этой техникой возились день и ночь: надо прийти раньше, после полетов надо все расшифровать, обдумать результаты. Когда тут заниматься чем-то иным?»

Гораздо резче о Леониде Георгиевиче говорил Ульянов: «Гладун — поразительный человек. Неприятный! Это был единственный человек, которого свои же ведущие инженеры не приняли в партию. Это сейчас

можно выдать за великое достоинство. А тогда?! Свои же не приняли. Гладун мог все бросить ради своих каких-то дел...»

Организация и проведение летных испытаний, анализ результатов, а также подготовка рекомендаций для их утверждения и реализации в ОКБ — все это ложится обычно на плечи ведущего инженера по летным испытаниям. В летную бригаду входят летчики, штурманы, бортинженер, другие специалисты — всего 6—8 человек. Возглавляет бригаду ведущий инженер. И такие бригады были созданы на базе по каждому типу самолетов. Когда-то КБ Туполева могло позволить себе испытывать до 4 машин одного типа одновременно: одна проверялась на больших углах атаки, другая проходила какой-то этап государственных испытаний, третья — первая серийная, испытывалась по своей программе и т. д. И на каждой машине были свой ведущий и своя бригада, которые вели эту машину «стадом».

В лучшие времена на туполевской базе было около трех десятков ведущих по летным испытаниям, а также их помощников, которые со временем сами становились обычно ведущими.

Помимо ведущих инженеров летающих важную роль в летных испытаниях играют инженеры — специалисты по различным системам опытного самолета: жизнеобеспечения, штурманско-навигационного оборудования, электроснабжения, пневмо-гидросистем, пожаротушения, разнообразного приборного хозяйства самолетов, вооружения... В теснейшей связи с ними и с экипажами испытателей работают инженеры — создатели систем самолета, в первую очередь системы управления. Расскажем лишь о некоторых.

7 мая 1953 года при заходе на посадку у первого опытного экземпляра стратегического бомбардировщика Ту-95, самолета исключительной важности и ценности, не выпустилась основная стойка шасси. Пока самолет вырабатывал топливо перед аварийной посадкой, на базу съехались руководители ОКБ: Туполев, его заместители, специалисты различных систем самолета. Шел многочасовой нервный поиск разумных предложений экипажу. Об этом мозговом штурме позже напишут немало.

В одних книгах, к примеру, представлена история о том, как беду на безымянном большом опытном самолете помог предотвратить такой же безымянный молодой экспериментатор. В других книгах сообщалось, что спас машину маститый заместитель Туполева. Речь в этих книгах шла как раз об аварийной посадке первой опытной машины Ту-95. Необходимо восстановить справедливость и сказать, что помог экипажу действительно молодой в ту пору инженер, его имя — Рауф Аминович Енгулатов. Прошло более 50 лет с начала его работы на жуковской лётно-испытательной и доводочной базе — ЖЛИиДБ ОКБ Туполева. За эти годы этот замечательный инженер испытал многие самолеты Туполева... оставаясь на земле.

В ОКБ Туполева студент пятого факультета «Приборостроение и оборудование» МАИ Рауф Енгулатов был распределен в 1952 году на пред-

дипломную практику. После защиты диплома перед государственной экзаменационной комиссией, которую возглавлял заместитель А. Н. Туполева Л. Л. Кербер, молодой инженер пришел на туполевскую лётно-испытательную и доводочную базу в Жуковском — ЖЛИИДБ. Начал он с работы, связанной с летающей лабораторией на базе Ту-4, по доводке двигателей для опытного Ту-95. С первых шагов работы молодой инженер оказался в окружении высоких профессионалов. Он с почтением вспоминал замечательных инженеров Евгения Карловича Стомана, Бориса Николаевича Гроздова, Михаила Михайловича Егорова, Александра Федоровича Горохова — всех не перечислить. Это было время универсалов, и Рауфу довелось заниматься самой разнообразной наземной подготовкой: навигационного оборудования, систем электроснабжения, разнообразного приборного хозяйства самолетов, их вооружения.

Надо заметить, что к моменту окончания учебы в МАИ умные люди организовали там действующие лаборатории по изучению и освоению «начинки» Ту-4. Это позволило будущим инженерам всех авиационных специальностей основательно изучить новейшее навигационное, связанное, стрелково-пушечное и многое другое оборудование самолета Ту-4. Эти знания молодого инженера оказались очень кстати: практически вся «начинка» Ту-4 перешла потом на Ту-16. Не менее важной задачей было тогда усовершенствование аппаратуры, регистрировавшей результаты испытаний. В тот период помимо так называемых «копчушек», а также единичных образцов трофейной немецкой регистрирующей аппаратуры, находившейся в основном в ГК НИИ ВВС, ничего не было. Прибористам базы пришлось самостоятельно изыскивать какие-то возможности совершенствования датчиков и систем регистрации параллельно с доводкой основного приборного оборудования опытных самолетов, в том числе самолета Ту-95.

В тот майский день, в те памятные часы, когда на «95-й» произошла беда с выпуском шасси и все безуспешно пытались помочь экипажу, на лётном поле был организован выносной КП — командный пункт. Новичка базы Енгулатова никто к аксакалам, естественно, не приглашал, но он, самостоятельно проанализировав электрическую схему выпуска шасси, осуществляемого с помощью электромеханизма, предположил вероятную причину отказа системы — повреждение основной цепи электропитания привода шасси. Предположив это, Енгулатов сообразил также, как скоммутировать цепь, чтобы обеспечить питание окольными путями. Инженер добился разрешения пройти на тот самый полевой КП у самой полосы и высказал возможную причину Л. Л. Керберу. Заместитель Туполева по оборудованию внимательно выслушал предложение своего бывшего студента. Времени анализировать его не оставалось — топливо у экипажа было на исходе. То ли поэтому, то ли потому, что предложение сразу показалось толковым, Кербер стал немедленно передавать новые рекомендации экипажу, точно повторяя слова Енгулатова. Командир экипажа, шаг за шагом выполнив все рекомендации, тут же



*Н. Ф. Майоров, А. Н. Туполев, М. В. Саттаров, М. А. Нюхтиков,  
А. П. Якимов, Г. Т. Феняевский, Л. Л. Кербер*

доложил, что стойка выпустилась и встала на замок. «Когда все закончилось благополучной посадкой ценнейшей машины, Андрей Николаевич попросил привести меня к нему, — вспоминал Рауф Аминович. — Он отвел меня в сторону. Погладил по голове. Прослезился, поцеловал и сказал: “Мальчик, молодец! Спасибо”». На ту аварийную посадку успел приехать также министр оборонной промышленности Д. Ф. Устинов. Его адъютант записал фамилию молодого инженера. Но она так и осталась известной лишь туполевцам. Десятки лет спустя Л. Л. Кербер в книге своих воспоминаний также рассказал об этом эпизоде, но об Енгулатове не упомянул.

Прошло всего четыре дня, и тот самый экипаж во главе с Перелетом, на той самой опытной «95-й» потерпел катастрофу. Это была одна из самых памятных потерь в нашей авиационной истории. И о Енгулатове забыли. Сам же он потом очень жалел, что влез в это дело: «Если б они сажались на одну стойку, они подломали бы самолет и не случилось бы катастрофы, которая произошла четыре дня спустя. Тогда погибли четыре члена экипажа из одиннадцати, и была потеряна эта первая опытная машина».

Енгулатов особенно много занимался стрелково-пушечным и бомбардировочным вооружением боевых машин. Когда они стали оснащать-

ся крылатыми ракетами ОКБ А. Я. Березняка, пришлось вплотную заняться аппаратурой их управления, которую создавало знаменитое КБ-1 на «развилке» Ленинградского и Волоколамского шоссе, специализировавшееся в создании систем управления. Тогда Енгулатов стал особенно тесно взаимодействовать с одним из главных специалистов КБ-1 Виталием Михайловичем Шабановым. С Шабановым были связаны создание, испытания и доводка нескольких комплексов вооружения.

Много проблем было с машиной Ту-22, которая следовала за Ту-16. Это была очень строгая машина. После катастрофы ее первого испытателя Ю. Т. Алашеева печальных происшествий, связанных с этой машиной, было немало. Гораздо более счастливой и удачной оказалась машина Ту-22М. Это была совсем другая машина во многих отношениях. Дело не только в том, что другим стал экипаж: вместо летчика, штурмана и радиста на Ту-22, на Ту-22М было уже два летчика, а также штурман-навигатор и штурман-оператор. Дело еще в том, что качественно изменились боевые возможности этого среднего бомбардировщика, который и сегодня не имеет равных в мире в своем классе. Годы совместной работы с главным конструктором этой машины Д. С. Марковым, выдающимся человеком, с именем которого связаны многие достижения ОКБ Туполева, Р. А. Енгулатов вспоминал с неизменным удовлетворением, настолько мудрым, энергичным, доступным был Дмитрий Сергеевич.

Совместно с КБ-1, совместно с филиалом ОКБ Микояна в Дубне, который возглавлял А. Я. Березняк, а впоследствии И. С. Селезнев, Енгулатов принял активное участие в создании, испытаниях и доводке крылатых ракет для всех боевых туполевских самолетов последних десятилетий. Первый такой комплекс на самолете Ту-95 (К-20) включал ракету «воздух-земля» Х-20, причем системы управления этим оружием находились как на ракете, так и на самолете-носителе. Ракета эта наводилась на цель по радиолучу, генерируемому самолетной системой. До того, как была создана ракета Х-20, был сделан «аналог» СМ-20 (на базе самолета МиГ-19). Он подвешивался в бомболюке Ту-95. Первые испытания «аналога» выполнял пилот фирмы Гризодубовой. Когда все системы были отработаны, они были перенесены на ракету Х-20. Совместно с КБ-1 и КБ в Дубне туполевцы работали над оснащением своих самолетов другими крылатыми ракетами: КСР, КС, К-22, К-10.

Формально круг обязанностей Рауфа Аминовича был ограничен электромеханическим оборудованием самолетов, но он стремился всегда расширить этот самый круг и свои знания других систем. Все, кто знает Енгулатова, отмечают помимо таланта инженера с широким кругозором также его редкие трудолюбие и безотказность.

К трудолюбию Рауф был приучен с детства. Он родился в городе Турткуле, в Узбекистане, на берегу Аму-Дарьи. Ему было четыре года, когда в 1934 году умер его отец. Рауф был младшим среди четырех сыновей, оставшихся на руках матери. Домохозяйка, учившаяся грамоте вместе со своими детьми, она освоила также искусство отличной портнихи и вос-

питала всех своих детей в благочестии, культурными, высокообразованными людьми, работавшими впоследствии в оборонной промышленности совместно с академиками Туполевым, Челомеем, Березняком, Селезевым. Один из братьев, Шамиль, погиб 3 сентября 1941 года на самолете СБ...

В КБ Туполева Енгулатов быстро вошел в курс своих многосложных задач. Ведущий инженер, как правило, начинает свою работу еще с ма-



*Р. А. Енгулатов*

кетной комиссии. Уже тогда он приступает к подготовке программы наземных и летных испытаний. В соответствии с этим закладывается препарирование самолета для исследования его аэродинамических, прочностных характеристик, характеристик двигателя, навигационной системы, системы жизнеобеспечения и прочих, прочих систем. Так складывается перечень регистрируемых параметров, соответствующей аппаратуры, датчиков, так определяется набор методов обработки и анализа результатов испытаний. Такого рода перечни должны, как правило, согласовываться с заказчиком (ГК НИИ ВВС или ГосНИИ ГА), с разработчиками систем, со своими специалистами, в том числе с «измеренцами» базы. Все это выполняет ведущий инженер — как

и подготовку необходимых материалов к методическому совету (заклучения ЦАГИ по прочности, аэродинамике, заключения двигателистов, заключения ЛИИ и других организаций, обеспечивающих безопасность испытаний, особенно первого вылета). Одним словом, на плечи ведущего ложится большая, кропотливая, чрезвычайно ответственная работа, которая помимо энергии и здоровья требует также широких и глубоких знаний, значительного опыта.

Хотя Рауф Аминович стал универсалом в области летных испытаний, особого профессионализма он достиг в специфической работе по доводке комплексов вооружений. Одна из самых памятных ему работ была связана с подготовкой особо закрытых испытаний сверхмощного ядерного оружия. Года за два-три до испытаний супербомбы на Новой Земле специально для этого был доработан один-единственный самолет Ту-95 (№ 3002), способный доставить невиданную бомбу в заданный район и сбросить над целью. Потребовалось кардинально переделать бомболюк машины, расширить его и установить внутри него вместо одного штатного держателя «обычной» бомбы три держателя. К ним подвешивался «Иван» — так в обиходе называлась тридцатитонная бомба официального «заказа 242».

Отработка системы велась, естественно, с массово-габаритным макетом «Ивана». Он не помещался полностью даже в расширенном бомболоке и торчал из него. Но главная сложность была в другом. Необходимо было обеспечить идеально одновременное срабатывание всех трех замков. В хвостовой части «Ивана» была сделана шарообразная ниша, в которой помещалась многоярусная парашютная система бомбы: раскрывной парашют, первый тормозной, второй тормозной и, наконец, основной парашют — чтобы самолет мог безопасно уйти из зоны взрыва. Парашютную систему спроектировали и изготовили в НИИ парашютно-десантной службы — НИИ ПДС под руководством С. М. Алексеева.

Начали работу на базе в Жуковском. Надо было научиться подвешивать «Ивана», проверить работу замков, поведение самолета с макетом на взлете, при маневрах, на посадке. Шел 1956 год. Командиром экипажа Ту-95 был А. П. Якимов. После выполнения этих подготовительных работ в Жуковском они были продолжены в Крыму, в Багерово. И в Жуковском, и особенно в Багерово, издавна присмотренном ведомством куратора ядерных программ Л. П. Берии, условия закрытости были небывало строгими. В то время об этой работе нельзя было и заикнуться. Даже зарплату выдавали в первом отделе, притом 100 рублей в день, это были колоссальные по тем временам деньги.

Багерово специализировалось на ядерном оружии, точнее на подготовке к его испытаниям, которые проходили затем под Семипалатинском или на Новой Земле. В Багерово испытания были предельно приближены к реальным: «Ивана» сбрасывали на мелководье Азовского моря. Работали с двумя «Иванами»: одного сбрасывали и начинали вытаскивать с помощью танка-буксировщика, а другого в это время готовили к сбросу, отработывая замки, систему синхронизации сброса и парашютную систему. Парашюты лопались, и специальная бригада инженеров и швей из НИИ ПДС восстанавливала их. Наконец, все было подготовлено к сбросу реальной бомбы. Но наступило некоторое примирение с потенциальным противником, и реальный сброс был отложен. Когда же года через два-три понадобилось «по-настоящему» завершить эту работу, в воинской части отыскивали тот самый самолет, привели его в порядок на заводе в Куйбышеве, и сброс реальной гигантской бомбы выполнил военный экипаж — над Новой Землей.

(Необъяснимо, но Алексей Петрович Якимов, несмотря на крепкую память, об этой работе не помнил. Спрашивал я его о ней не раз. И в 90 лет он вспоминал удивительные детали многих летных испытаний, гораздо более ранних и, по-видимому, менее значимых. Но об этой его работе мне рассказывали другие специалисты... Память, память... Со всем недавно я позвонил Алексею Петровичу. Трубку взяла его дочь, его любимица и его опора. Месяца за два до этого мы вдвоем детально обсуждали какие-то технические вопросы. А теперь она вдруг сказала: «Папа меня уже не узнает!..» Прошло еще несколько месяцев, и Алексея Петровича не стало...)



Соединение достоинств авиационной и ракетной техники преобразило самолет как оружие. Даже весьма совершенные бомбардировщики оказались уязвимыми для современных систем противовоздушной обороны. Старая идея «составного самолета» завладела умами военных стратегов. Оснащение самолетов крылатыми ракетами было в центре внимания самого Андрея Николаевича Туполева. Его дача находилась в поселке Ильинском, недалеко от базы. Поэтому во время отработки этих комплексов он заезжал на базу и утром рано, до того как ехать в ОКБ, и вечером, возвращаясь оттуда. Очевидно, что с него требовали оперативного освоения этого вооружения на самом верху. Дело было новое, и Туполев предпочитал обсуждать ход работ не только с руководителями бригад и базы, но и с непосредственными исполнителями, как правило, молодыми инженерами. В их числе Туполев выделял и Рауфа Енгулатова. Туполев был уже старым человеком. В последнее время он на своем лимузине въезжал прямо в ангар. Прежде он садился на специально приготовленный для него стульчик, а под конец даже не выходил из машины...

С Алексеем Андреевичем Туполевым Енгулатов работал особенно тесно. Младший Туполев много занимался беспилотной техникой. И Рауфа Аминовича подключили к созданию, многообразным испытаниям и доводке ряда образцов этой техники — с начала 60-х годов.

На боевых машинах летающих ведущих, как правило, нет, и это, как считает Енгулатов, правильно. Если с самого начала все предусмотрено и достаточно тщательно подготовлен необходимый объем регистрации параметров, если задание полностью доведено до экипажа после внимательного анализа результатов предыдущих полетов, то в ведущем инженере на борту нет необходимости. Практически ему очень трудно помочь экипажу в сложной обстановке. Правда, в современных условиях, когда наиболее важная информация о ходе эксперимента может быть выведена на экраны мониторов, грамотный ведущий, по мнению Рауфа Аминовича, способен дать экипажу ценный совет о ходе эксперимента или предостеречь от опасности. Современные руководства по летной эксплуатации (РЛЭ) — это целые тома. И не все летчики помнят важные детали. Правда, сейчас ведутся работы по созданию электронных помощников экипажа, электронных РЛЭ. Это должно существенно облегчить работу экипажа, особенно в сложных обстоятельствах. Тогда тем более летающий ведущий инженер на борту не будет нужен, и он может сосредоточиться на особенно важной — наземной подготовке летных испытаний.

Хотя Енгулатов работал на земле и не входил в экипажи испытателей самолетов, он тесно взаимодействовал с ними. В памяти его — выдающиеся летчики. Среди них Николай Степанович Рыбко, поражающий выдержанностью, спокойствием, скромностью. Он много работал на Ту-16, а до прихода Енгулатова в ЖЛИиДБ — на Ту-4. Совершенно особое место в памяти Рауфа Аминовича занимал Михаил Александрович Нюхтиков: «Это патриарх, отдельная страница в нашей истории. 11 мая 1953 года произошла катастрофа опытной машины Ту-95 — ее испыта-

ния продолжил экипаж Нюхтикова. В свое время он поднимал и первую опытную машину — легендарный бомбардировщик Ту-2. Словом, патриарх — этим все сказано». Такими же легендарными летчиками в глазах Рауфа Аминовича были А. П. Якимов и И. М. Сухомлин.

«О всех и все коротко не скажешь, — сожалел Енгулатов. — После гибели Ю. Т. Алашеева на Ту-22 многое сделал А. Д. Калина, несмотря на то что был уже в зрелом, даже пожилom, возрасте... Вспоминая Васю Борисова, думаю о том, сколь наши летчики разные. И хорошие... Коля Кульчицкий — лихой парень и общий любимец. Вместе с ним на “95-й” погиб Витя Шкатов. Он должен был поднимать Ту-160 в качестве второго пилота в экипаже Б. И. Веремея и тщательно готовился к первому вылету. Вместо него вторым назначили С. Т. Агапова. Сережа Агапов перед тем провел очень большую работу по Ту-128. Сильный летчик... Толя Бессонов — мало кто выполнял задания столь точно, как он. Отличный летчик, он на “45-й” “крутил бочки”! Въедливый, собранный человек... Про Эдуарда Ельяна скажу, — продолжал Рауф Аминович, — что летчик он был замечательный. Мне запомнилась совместная с ним работа по боевому применению. Он занимался пусками ракет Х-22 на Ту-22 и выполнил эту работу отлично. Помните, уважаемый Никита Сергеевич Хрущев стучал своим ботинком и угрожал супостатам. Тогда мы с Ельяном на этой машине проводили испытания, и Эдик много-много “побросал” этих ракет. На своем аэроплане № 24 он нарисовал чайку и каждый пуск отмечал звездочкой. Когда этих звездочек набралось около дюжины, товарищи из безопасности решили эти звезды закрасить. Мы с Ельяном общались тогда практически все время, и от этого осталось лучше воспоминание. Безусловно, это смелый летчик, но всегда сам себе на уме. Он всегда старался досконально проработать задание, притом для всех членов экипажа. Например, он до мелочей вникал в задачи, которые должен был решать штурман...»

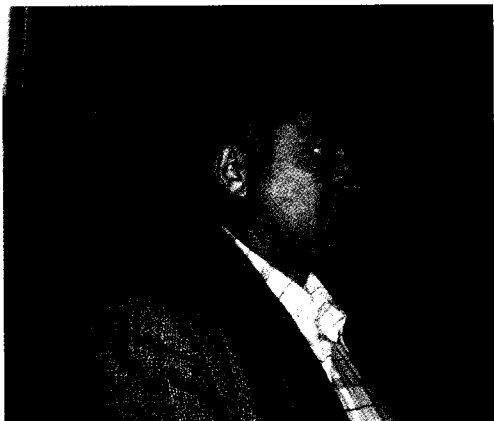
Прочтя эти строки в рукописи, Э. В. Елян, чрезвычайно высоко ценивший Рауфа Аминовича, заметил: «Енгулатов не вспоминает про штурмана Толмачева, который осваивал комплекс для пуска ракеты и потом обучал других штурманов. Надо сказать о нем. Он сделал много... Енгулатов — большая умница. Вдумчивый, очень грамотный. Он, помнится, курировал работы по Ту-22К. Там была новая система — ракеты Х-22, и он очень грамотно строил работу со смежниками КБ Березняка. Я сам тесно работал с этим КБ, был приглашен как-то на чествование Березняка...»

Я знал, что о той же общей работе всегда не без гордости вспоминал другой их активный участник Михаил Владимирович Ульянов.

Он говорил: «Много сказано насчет работы Борисова с Х-22. Борисов действительно, может быть, и участвовал в этих делах применительно к установке демпферов. А всю работу, касавшуюся самого вооружения Х-22, безусловно, без всяких сомнений, выполнил Елян, Елян и еще раз — Елян!» Енгулатов, соглашаясь с Ульяновым, не без гордости отмечал: «Миша Ульянов — в какой-то мере мой ученик...»

И инженеры, и летчик, вспоминая эту работу, расплываются в доброй улыбке, ценя друг друга, сознавая, что каждый из них вложил в эту работу свой талант и опыт, без которых был бы невозможен общий успех.

Енгулатов продолжал: «Боря Веремей — это гранит! Кусок скалы! Многим он почему-то казался не очень серьезным. Но он больше, чем кто-



*Е. А. Кудрявцев*

либо, уделял внимание подготовительной работе на стендах. Это было важно не только для летчиков, но и для инженеров, создававших новаторские машины. В первую очередь это касалось Ту-160... Яркие летчики — В. А. Севаньяков, В. Н. Матвеев, А. С. Мелешко. Сейчас из молодых на базе осталось всего несколько летчиков. С. Г. Борисов отошел, А. Н. Солдатенков отошел. Стало невыгодно работать летчикам-пенсионерам. Остался Саша Журавлев — на нем практически вся работа висит, к тому же он заместитель на-

чальника летной службы базы. Когда был болен Виктор Минашкин, нынешний начальник службы, Журавлев был просто нарасхват! Ему и на «семидесятке» надо было летать, и на винтовых, и, естественно, много забот было с Ту-214, ведь он шеф-пилот на этой машине.

Есть у нас еще совсем молоденький летчик — С. В. Пронин. Осталось всего три штурмана: Е. А. Кудрявцев, И. Г. Заяшников и В. И. Педос.

Когда я только пришел на базу со студенческой скамьи, летчики-испытатели были для меня словно небожители, корифеи, боги, — продолжал Рауф Аминович. — Сейчас, когда я уже старше их, когда многое изменилось и я изменился, я ощущаю некоторых из них также по-другому...»

Иначе, наверное, и не могло быть. Читатель, знакомый уже с земной жизнью наших героев, знает ее во всей неприкрашенной сложности. Ведь было ж такое среди туполевских летчиков, что они изобличили, привлекая криминалистов, тривиального воришку, который был неплохим штурманом на Ту-16 и хорошо зарабатывал на испытаниях. Случались в их «общезитии» и взаимное подсиживание, и наговоры, и мелкие разборки — словом, то, что никак не к лицу сильным людям. Но такова жизнь. Взлеты перемежаются в ней с падениями, возвышенное с будничным, сила со слабостью... Даже у небожителей...

Енгулатов хорошо знал в деле многих и выдающихся летчиков. Но из-за специфики его инженерной работы по системам навигации, связного и прицельного оборудования ему особенно много довелось взаимодействовать со штурманами. С Константином Ивановичем Малхасяном в

самом конце 50-х годов ему пришлось много заниматься испытаниями необычного для ОКБ Туполева, уже упоминавшегося ранее небольшого одномоторного винтового самолета-торпедоносца Ту-91, получившего наименование «Бычок». Этот боевой самолет имел самое разнообразное вооружение — бомбовое, стрелковое, торпедное, ракетное. Командиром экипажа, которого хорошо помнил Рауф Аминович, был замечательный летчик Дмитрий Васильевич Зюзин. Герой еще с войны, он отлично провел испытания «Бычка». Малхасян, очень добродушный человек, был грамотным штурманом, умевшим слушать инженеров и быстро осваивать новую технику — качество важное для испытателей. Из других штурманов Енгулатов вспоминал Семена Семеновича Кириченко, он погиб с Перелетом. Довелось Рауфу Аминовичу работать также со штурманом Михаилом Андреевичем Жилой — он был штурманом в экипаже М. А. Нюхтикова на второй опытной машине Ту-95. Жила всю войну провоевал в дальней авиации. Как и К. И. Малхасян, это был профессионал-практик, работага и очень приятный человек.



*А. С. Шевцов*

Эдуард Ваганович Елян не раз советовал мне расспросить именно Рауфа Аминовича о первых «работах» на Ту-22К (о первых пусках ракет), в которых в составе его экипажа принимали участие штурман Н. И. Толмачев и бортрадист Б. И. Кутаков. Ульянов разъяснял: «Толмачев и Кутаков — это талисманы Ельяна. Все работы на «22-й», связанные с пуском ракет, он выполнял с этой командой. С Толмачевым они где-то раньше встречались — в училище. Это был рядовой парень, с неба звезд не хватал, но брал упорством и трудолюбием. Елян любил таких людей, которые особо не высывались, но свое дело знали и способны были всегда выручить».

Светлое воспоминание о себе оставил штурман Александр Семенович Шевцов, погибший с экипажем Кульчицкого. Шевцов очень помог инженерам базы, когда они начали отработку ракетного комплекса К-22 на «45-й» машине. Дело в том, что он пришел к туполевцам из строевой части, которая уже освоила ракетный комплекс К-22 на самолете Ту-22. «Это был очень грамотный человек, с большой практикой, — вспоминал Рауф Аминович. — Он нам здорово помог: на «45-й» он выполнил такие работы, которые никто до сих пор не мог осознать и повторить. Он реализовал на «45-й» пуск нескольких ракет с низких и больших высот, при крайне ограниченном резерве времени, на большом удалении от целей — и это в конце 60-х годов. Его работоспособность и глубокие знания очень помогли инженерам-разработчикам и испытателям. Шевцов одним из первых освоил бомбометание по так называемому «плавающему пятну», с использованием телевизионного прицела. Он стал учителем в «новых

технологиях” других штурманов — ОКБ и ГК НИИ ВВС. Удивительно тщательно, внимательно он готовился к испытаниям. В жизни он был очень приятным и простым. Когда “вязалась” машина Ту-160, он внес неоценимый вклад в организацию рабочего места штурмана. Ведь это задача с тысячью неизвестных. Он ее решал вместе со штурманом генерал-майором Владимиром Егоровым из дальней авиации. Это потребовало большой предварительной работы совместно с многочисленными разработчиками систем. К сожалению, он оказался в оппозиции “правдолюбцев” и в первый экипаж на Ту-160 не попал...

На что уж необыкновенной машиной была «45-я» (Ту-22М), но особенно резкий рывок был сделан по многим параметрам на «семидесятке» (Ту-160). Это касалось прежде всего тактико-технических характеристик уникальной машины — того же штурманского оборудования. Но принципиально по-новому были построены также испытания этой машины.

Революционное изменение подхода к системам регистрации и обработки результатов летных испытаний на Ту-160 было обусловлено не только обилием систем самолета и количеством регистрируемых параметров. Дело еще в том, что на самолетах предыдущего поколения основные системы были аналоговыми, а на Ту-160 — более прогрессивными, цифровыми. Ставилась задача в самих штатных системах самолета предусматривать (внутри них) цифровые же средства регистрации их важнейших параметров. Общее число этих параметров на самолете достигло десятков тысяч, на порядок больше, чем в прошлом. Спасала только цифровая техника, и не столько в регистрации, сколько в анализе полетной информации.

К работе над Ту-160 Енгулатов был привлечен в 1978 году еще на этапе создания макета. Уже тогда ставилась задача формирования бортовой системы измерения важнейших параметров чрезвычайно сложного самолета. К этой работе привлекались фирмы — создатели соответствующих систем самолета, и общие усилия координировались специалистами ЖЛИИДБ и в первую очередь Енгулатовым, накопившим значительный опыт в создании систем обработки результатов летных испытаний. В итоге большой работы самолет Ту-160 на период летных испытаний был оснащен двумя одиннадцатиметровыми отсеками, один из которых был полностью «забит» регистрирующей аппаратурой, согласующими устройствами. Это была первая машина, на которой отказались от использования привычных осциллографов, аналоговых регистраторов и перешли на магнитную регистрацию. Это была своеобразная революция, в которой большую роль сыграл Данила Степанович Зосим, бывший в то время заместителем начальника базы. С привлечением специализированных организаций были созданы не только системы регистрации, но и технические средства обработки результатов испытаний. На самолете Ту-160 впервые столь широкое применение нашла цифровая вычислительная техника — в частности, в прицельно-навигационном комплексе. Это был первый наш самолет, на котором стояло более сотни вычислительных систем (во многом это было связано с тем новейшим воо-



*Инженеры. Сидят: В. А. Гарцеваев, Б. В. Ивлев, С. С. Башкиров, Д. И. Кантор, О. Б. Аронов;  
Стоят: С. И. Тверской, И. Ф. Пименов, Л. В. Шпырный, В. К. Ковшов, Л. И. Лаихтер,  
Ю. С. Старостенко, В. П. Фадеев, Г. К. Поспелов, Б. С. Мохов*

ружением, которое он нес). Практически все системы этого самолета охвачены вычислительной техникой. Это и регулирование работы двигателя, и навигационная система, подготовка пуска ракет и реализация пуска с точным наведением ракеты. На что уж замечательный и современный самолет — грозный «Бэкфайр» (Ту-22М), на нем только одна система — навигационный комплекс — охвачена вычислительной техникой.

«Еще когда мы занялись “22-й” машиной, — вспоминал Ульянов, — Юрий Георгиевич Ефимов “вооруженца” Енгулатова перевел к себе в бригаду. Надо сказать, характер у Рауфа довольно тяжелый, он человек весьма обидчивый, незаносчивый, но если он убежден, что он выше тебя на голову, то “замотает”. Потому у нас не получалась стыковка с вооруженцами. Тогда Ефимов перевел его в свою бригаду. Мы сидели в одной комнате, много работали с ним, и я у него очень многому научился. Рауф — хороший методист. Если у нас проявлялся какой-нибудь дефект, он брал схему, вырисовывал ту цепь, которая нам нужна, и садился соображать. У Рауфа был родственник Адиль Семеев — тоже известный вооруженец на фирме. Кроме них нам помогали Бабочкин Толя, сейчас он начальник “всего вооружения” в ОКБ, Гарри Пиль — представитель из Ленинграда, с завода электроавтоматики. Вот жили мы таким клубочком и занимались самолетами».



*Р. А. Енгулатов с товарищами на авиасалоне в Ле Бурже, 1995 г.*

том — Ту-22. Потом, когда началась “154-я”, мы разошлись. Рауф работал на “22-й” машине и на “45-й”, занимался своими делами, но его опять вернули в отдел вооружений. Там он томился — ему по-прежнему не давали самостоятельности. Когда началась работа на Ту-160, я вспомнил старые времена и пригласил его: “Рауф, давай к нам!” Он был очень обидчив, сказать: будешь моим заместителем — взорвался бы, при любых между нами отношениях... Потому я говорил осторожно: “Будешь заместителем начальника бригады. Будешь заниматься не вооружением, а всем комплексом оборудования на Ту-160”. Он согласился. Мы ему оформили даже свидетельство ведущего инженера-испытателя, его, помню, давали тогда в министерстве. Фактически он провел все испытания “семидесятки” в качестве главного, в качестве мозгового центра по оборудованию... Сначала он занимался созданием комплекса регистрации (притом на новом уровне — с использованием цифровых систем), наземными системами обработки результатов испытаний... Всем этим делом еще раньше начал заниматься Зосим, он первым в нашем темном состоянии стал “толкать” магнитную запись, когда все считали, что это какая-то фантазия: обойдемся, мол, осциллографом “К-20”! На эту почву попал Рауф...»

Машине Ту-160 повезло: ее главным конструктором стал талантливый человек с богатейшим опытом и знаниями — Валентин Иванович Близнюк. Под его руководством была не только создана машина с небы-

валыми характеристиками. Но образовалась также команда, обеспечившая эффективную доводку машины в процессе летных испытаний.

В 1995 году самолет Ту-160 был выставлен на авиасалон в Ле Бурже как самолет, с которого планировалось запускать с помощью подвешенной под ним ракеты-разгонщика ОКБ И. С. Селезнева искусственный спутник Земли массой около 1 тонны. Енгулатов участвовал в создании технического проекта и потому вместе с главным конструктором самолета В. И. Близиным и экипажем самолета во главе с Б. И. Веремеем представлял машину на салоне. Красавец Ту-160 произвел фурор: ему отвели центральное место экспозиции, и иностранные специалисты рассматривали его, как рассказывал Енгулатов, «разинув рты».

Ульянов вспоминал, что отправить тогда Енгулатова в Париж оказалось делом непростым: «Во-первых, много знает, во-вторых, вроде бы не очень нужен. Пришлось сильно поскандальить. Ситуация решилась после отчаянного заявления: “Если Енгулатов не летит в Париж, мы ни за что не отвечаем”...»

На веку Енгулатова были очень сильные руководители ЖЛИиДБ. Когда он только пришел, начальником базы был будущий генеральный конструктор П. О. Сухой. После него базу возглавлял генерал А. А. Зави-таев. Затем очень сильным начальником ЖЛИиДБ стал Михаил Никифорович Корнеев. Перед тем он был главным инженером ВВС, а во время войны — главным инженером Казанского авиационного завода. Это был требовательный, но справедливый руководитель. Сложность положения начальника базы состояла в том, что надо было находить общий язык с сильными и самостоятельными главными конструкторами.

Потом к руководству базой был привлечен бывший начальник ГК НИИ ВВС А. С. Благовещенский. «Он меня хорошо понимал и поддерживал, — говорил Енгулатов. — Благовещенскому я благодарен за то, что он помог мне избавиться от сильной близорукости. Он хорошо знал Святослава Федорова — хирурга, который очень интересовался авиацией. В клинике Федорова меня прооперировали вне большой очереди и очень удачно — в 1988 году. Заместитель Благовещенского В. Н. Бендеров был любимчиком Андрея Николаевича Туполева. Он пришел к нам в счет тысячников — из военных. Пришел старшим лейтенантом, а стал у нас генералом.

После Благовещенского начальником базы был Донат Андреевич Кожевников — это комсомольский работник, человек, оказавшийся, по мнению многих, не на своем месте.



*М. Н. Корнеев*



Хочу сказать о Даниле Степановиче Зосиме — он был в одно время заместителем начальника базы. Он-то как раз был на месте. Зосим был очень аккуратным, собранным человеком. Особенно значителен его вклад в организации автоматизированной обработки результатов испытаний, в частности в переходе на магнитные средства регистрации, предшествовавшие современным цифровым системам. Зосим сделал много полезного, но можно сказать, что и его “схарчили”, как и некоторых других. Что греха таить.

Всеми уважаемым руководителем на базе был Е. К. Стоман — легендарный человек. За глаза Евгения Карловича звали любовно “папа Карло”. Худенький, приземистый, старенький, он попал под струю двигателей Ту-95. Его отбросило как колобка, он что-то подломал себе и вынужденно ушел с базы.

После Кожевникова к руководству ЖЛИиДБ пришел В. Т. Климов, безусловно, хороший организатор и толковый человек. Он как личность многое получил от работы по Ту-160 — выдающейся была не только машина, но и те, кто ее создавал, испытывал и доводил. Человек очень энергичный, контактный, Климов, руководя этой работой на базе (вместе с главным конструктором В. И. Близнюком и Советом главных конструкторов), сам вырос как специалист, стал доктором наук и профессором. Но когда наступили перестроечные времена и когда многим захотелось убрать Алексея Андреевича Туполева, тогда Климову замутили голову. Возможно, сами не представляя последствий с приватизацией, акционированием, реформаторы поставили фирму на грань полного развала. А ведь есть руководители КБ, того же П. О. Сухого, И. С. Селезнева, которые не позволили такого исхода.

С кем только я не работал! — продолжал, улыбаясь, Енгулатов. — Многие стали орденоносцами, лауреатами, генералами. Один я как был, так и остался рядовым. Тот же Виталий Михайлович Шабанов, с которым были связаны создание, испытания и доводка нескольких комплексов вооружения, впоследствии стал основным помощником и достойным заместителем Д. Ф. Устинова — по вооружению».

В последний раз Рауф Аминович встречался с генералом армии Шабановым, когда ему и его шефу Д. Ф. Устинову на базе в Жуковском демонстрировали после первого испытательного полета «семидесятку». В свое время Енгулатов много взаимодействовал по «105-й» машине с ведущим инженером майором Виталием Кремлевым. И он стал генерал-полковником...

И все же, и все же. Рауф Аминович Енгулатов не вправе сетовать на судьбу — даже в шутку. Он продолжает активно трудиться на базе, которой никогда не изменял, где и сейчас занят делом своей жизни. Его многолетний труд не остался незамеченным. Ведь он был удостоен награды, которой гордился бы сегодня, будь жив, сам Василий Теркин, — «солдатской» медалью «За трудовую доблесть». Более того, мало о ком и столь единодушно туполевцы говорят только хорошее, как о своем Рауфе...

Виктор Захарович Добровицкий был одним из летающих ведущих инженеров на туполевской базе в Жуковском и какое-то время возглавлял там бригаду. Он прошел всю войну — и с Германией, и с Японией. Начинал в морской пехоте. После ранения рвался обратно на флот. Но попал в авиацию. В 1944-м стрелок сбитого бомбардировщика ДБ-3Ф Добровицкий более получаса проплавал в ледяной воде Баренцова моря. Его спасли, и он продолжал воевать. По завершении войны окончил МАИ и был определен в ЖЛИИДБ — сразу после гибели Перелета. Через его руки прошло немало важных работ в тот «золотой» период, можно сказать, революционных изменений в нашей тяжелой авиации. Он (вместе с А. П. Якимовым и А. Д. Калиной в качестве летчиков) испытывал высотный стратегический бомбардировщик Ту-96. Вместе с И. М. Сухомлиным и А. Д. Калиной он выполнил (в 1959 году) многолетнюю успешную программу испытаний стратегического бомбардировщика Ту-95К с ракетами Х-20. При его участии были выполнены первые пуски ракет с самолета Ту-22К. Но особенно многое он (вместе с Е. А. Горюновым) сделал в испытаниях и доводке патрульного самолета-разведчика Ту-22Р. Опыт и знания Добровицкого оказались полезными при создании гражданских самолетов — Ту-104, Ту-134, Ту-154, Ту-144. На Ту-144 и Ту-134 (вместе с Б. И. Веремеем) они обследовали опасность обледенения конструкции, на Ту-144 — опасность помпажа двигателей при посадке на мокрую полосу...

Трудно переоценить роль хорошего бортиженера как гаранта качества и безопасности летных испытаний. Одним из самых надежных среди них, знающих и хладнокровных, был, по убеждению Добровицкого, Борис Евдокимов. Добровицкий говорил: «Многие наши герои должны сознаться, что один из лучей их Звезд по праву принадлежит Евдокимову». Действительно, не раз в критических ситуациях он становился первым и спокойным помощником командира экипажа, принимавшим быстрые и единственно верные инженерные решения.

Добровицкий был рядовым инженером и особых звезд с неба не хватал. Он никого не оттирал, не рвался на «выгодные» работы, был ровен со всеми и нужен многим. Ценил его и Андрей Николаевич Туполев. Вот один-два характерных примера. Туполев регулярно бывал на базе. Приезжал, бывало, раньше местного начальства и, успевая переговорить со старыми рабочими, механиками, знал все и вся. Однажды, увидев Добровицкого необычно хмурым, он спросил: «В чем дело?» Добровицкий уперся: все, мол, в норме. А Туполев обматерил его и заставил признаться, что накануне ему отказали в очень понравившемся участке на строительство дачи в



*В. З. Добровицкий*

Мытищинском районе. Туполев тут же выяснил, кто именно отказал, и через некоторое время секретарь соединила Туполева с «виновником». Туполев спросил у него лишь одно: «У тебя на плечах что? Голова или ж...?» И бросил трубку. Вскоре мытищинский «голова» дозвонился до Туполева: «Андрей Николаевич, что случилось? Я не понял, чем провинился?» «У тебя лежит заявление моего сотрудника. Ты почему отказал ему в просьбе?» Через два-три часа Добровицкий уже выбирал себе участок.

В другой раз от кого-то Туполев узнал, что Добровицкий уже несколько лет никак не добьется установки домашнего телефона. По очереди надо было ждать еще лет восемь. Андрей Николаевич вызвал его и спросил: «Что? Бабам звонить?» (Туполев назвал «баб» позвонче, конечно...) «Да нет, Андрей Николаевич, у меня мать больная», — ответил Виктор Захарович. На следующий день мать, не веря чуду, звонила на работу сыну: «Витя, нам уже поставили телефон...»

Туполев поражал Добровицкого не только и не столько административным авторитетом, сколько видением перспективы, технической интуицией — в большом и малом. В одно время Добровицкий работал по винтовой тематике с известным ученым и инженером В. Л. Александровым, старым другом Туполева. Однажды, вывесив плакаты, Александров рассказывал Андрею Николаевичу о результатах расчетов. У одного из графиков Туполев задержался, а потом тихо сказал: «Володя, а эту кривую засунь себе в зад — она у тебя не туда идет, пересчитай!» Александров, крайне редко ошибавшийся, пересчитал и убедился в правоте друга.

О «простых» манерах Туполева и его тяге к соленому словцу рассказывают все, кто с ним «пересекся» хоть раз. Известный специалист по летным испытаниям И. Н. Квитко вспоминал об одном из розыгрышей Туполева в заграничной командировке, учиненном интеллигентнейшему А. И. Некрасову: «В какой-то день вся наша артель рано утром должна была посетить завод Хамилтон, на котором делались металлические пропеллеры. К гостинице, где мы ночевали, прибыл за нами автобус. В конце завтрака член комиссии М. А. Тайц куда-то вышел и почему-то задержался. Мы все сидели в автобусе, и Туполев начал разыгрывать А. И. Некрасова, которому Тайц подчинялся в Москве: “Ну, Александр Иванович! Хорошо же вы воспитываете своих людей; сколько народу ждет Тайца, а его нет!” Некрасов, слегка волнуясь: “Пусть только появится, я ему покажу!” Туполев: “А что вы ему покажете? Ругаться и драться вы не умеете!” Проходит минуты две. Опять Туполев: “Ну вот, Александр Иванович! Видите, что получается? Ведь нехорошо!” Некрасов, сильно волнуясь: “Я ему покажу! Я ему покажу!” Туполев: “А что вы ему покажете, помужички вы его не обругаете...” Некрасов в крайней степени расстройства: “Вот увидите! Вот увидите!”

Из-за угла показывается бегущий Тайц. Мы все замерли. Входящий Тайц ставит ногу на пол автобуса. В этот момент встает Некрасов, снимает шляпу и, едва-едва владея собой, произносит: “Макс Аркадьевич! За ваше поведение с-став-влю вам-м три с минусом!!! Садитесь, господа!” —

и совершенно обессиленный упал на свое место. Последовал такой взрыв хохота, чуть не сорвалась крыша автобуса. Посередине автобуса, хлопая глазами, продолжал стоять не знавший, что происходит, и получивший высшую меру наказания Тайц...»

Добровицкий был секретарем аварийной комиссии после гибели Алашеева. Комиссия неоднократно слушала переговоры экипажа перед стартом. Ничто не говорило о какой-либо озабоченности на борту. Более того, кто-то из членов экипажа сказал: «Командир, я знаю одно отличное место, куда можно таскать баб — хоть на всю ночь. Тепло и уютно...» «Куда?» — «В баню!» — «Отлично!..»

Как-то на очередном заседании аварийной комиссии, в которой не было единого понимания случившегося, Туполев попросил вновь воспроизвести эту запись. Представитель ЦАГИ, человек степенный, запротестовал: «Андрей Николаевич, ну, сколько можно эту пошлость слушать?» Туполев миролюбиво ответил: «Я старый человек. Мне интересно послушать, о чем говорят молодые мужики». Когда запись воспроизвели, Туполев жестко и строго сказал: «Я хотел, чтобы вы убедились наконец, что экипаж был абсолютно уверен в себе и в машине...»

Как вспоминал Добровицкий, после катастрофы Алашеева Туполев пригласил к себе генеральных конструкторов и многих видных специалистов. Он попросил: «Назовите мне двадцать версий случившегося. (Только не трогайте экипаж — это был прекрасный экипаж!) И я ваши предложения реализую!» Артем Иванович Микоян сказал тогда: «Андрей Николаевич, надо отказаться от руля высоты и сделать стабилизатор цельноповоротным». Практически сразу после этого Туполев последовал этому совету. Тем самым было устранено главное зло.

В этой истории абсолютно точно, пожалуй, лишь то, что стабилизатор на Ту-22 стал цельноповоротным. Но Туполев действительно умел слышать. Он дорожил мнением специалистов ЦАГИ, других ОКБ, своих конструкторов, летчиков. Он и сам был творческим человеком. Добровицкий вспоминал такую сцену. Тогда всех замучила проблема тряски одного из самолетов. Однажды после очередного доклада специалистов Туполев, обхватив голову, помолчал и сказал: «Песочку бы...» После этого на машине были поставлены демпферы сухого трения. Они оказались весьма эффективными...

На одной из модификаций Ту-128 решили вместо двигателей АЛ-7Ф поставить ВД-19. Они были помощнее, но подлиннее и потяжелее. Это привело к тому, что встал вопрос об отказе от подфюзеляжных гребней, поскольку и без того у самолета была слишком задняя центровка: впереди в кабине была установлена 900-килограммовая свинцовая плита, защищавшая летчиков от облучения радиолокатора. Каждый подфюзеляжный гребень весил около 80 кг, и решили их убрать. Инициатива исходила от самого Андрея Николаевича, хотя он знал, что против этого возражал ЦАГИ.

Агапов взлетел на машине без гребней и сразу почувствовал, что машина неустойчива, на малой скорости (меньше 600 км/ч) она неплотно

«сидела в воздухе» и плохо слушалась рулей. Летчик зажал управление, прибавил скорость, машина стала поустойчивее, Агапов осторожно развернулся и сел. На первый вылет приехал сам Андрей Николаевич, и Агапов, не выбирая выражений, сказал о машине все, что думал: «Машина — словно бревно в воде!..» Туполев страшно расстроился, когда услышал, что летчик готов был покинуть машину — настолько ее поведение стало опасным. Андрей Николаевич произнес: «Что ж это такое? Неужели подфюзеляжные гребни? Неужели правы были специалисты ЦАГИ, что они столь важны?» В это время вошел ведущий инженер и сообщил: «Андрей Николаевич, мы забыли подключить демпфера!..» После того как демпфера подключили, Агапов слетал, все было нормально уже. Туполеву это дало основание в очередной раз сказать: «Говорил же я чудакам-цаговцам, что не нужны эти гребни». Вскоре Агапов сделал разгон той же машины на сверхзвуковой скорости и не заметил влияния подфюзеляжных гребней. Туполев опять «прошелся» по ЦАГИ, поскольку гребни ничего не давали с аэродинамической точки зрения, но позволяли несколько снизить вес центrovочного груза в носу. К тому же на машине был установлен автомат путевой устойчивости.

Нельзя не заметить, кстати, что одной из любимых тем летчиков и инженеров ОКБ являются «упущения» ЦАГИ. Любая победа — дитя многих родителей, а поражение — круглая сирота. Так и с ЦАГИ. Известное аэродинамическое совершенство многих отечественных самолетов связано, в первую очередь именно с работами ученых ЦАГИ, но нередко становится безоговорочной «собственностью ОКБ»; в последние годы коммерциализации отечественной авиационной индустрии так происходит в буквальном смысле слова. Наверное, не все рекомендации ЦАГИ, основанные на расчетных исследованиях и неизбежно упрощенном моделировании в аэродинамических трубах, доказали свою эффективность в летных испытаниях. Это естественно. Но сколько же было удачных решений! Впрочем, кажется, в природе людей охотнее говорить о чьих-то упущениях, нежели об их достижениях... По отношению к себе тенденция обратная...



*И. Б. Иосилович*

Причины развала летно-испытательной базы, а в последующем и всего ОКБ Виктор Захарович Добровицкий связывал не с объективными обстоятельствами, а с конкретными личностями, прежде всего начальников: «База знала прекрасных руководителей. С момента организации летно-экспериментальной станции — ЛЭС ОКБ в 1943 году ее начальником по приказу директора завода № 156 А. В. Ляпидевского был назначен Евгений Карлович Стоман. Первым начальни-

ком ЖЛИИДБ, строительство которой было начато в Жуковском в 1947 году, был Евгений Алексеевич Иванов. (Впоследствии в качестве генерального конструктора он успешно возглавлял ОКБ Сухого.) Отличным начальником базы начиная с 1953 года был Михаил Никифорович Корнеев, работавший прежде главным инженером Казанского авиационного завода и заместителем командующего ВВС по опытной технике. Он хорошо знал производство и интересы заказчика, но, по наблюдению некоторых специалистов, не всегда находил общий язык с заместителями Туполева. После него начальником базы был человек не менее опытный, умный и умелый, бывший директор знаменитого 23-го завода И. Б. Иосилович. Своего преемника А. С. Благовещенского И. Б. Иосилович открыто называл придворным генералом. Благовещенский знал и понимал летчиков, но не разбирался глубоко в производстве, а оно на базе было весьма сложным. И совсем уж несовершенным руководство базой стало после того, как Благовещенского сменил бывший комсомольский секретарь ОКБ Д. А. Кожевников...»

К оценкам и суждениям Добровицкого критически относились многие, в том числе Э. В. Елян. «А вот когда Кожевников был у руля, — вспоминал Эдуард Ваганович, — Добровицкий, мягко сказать, весьма старательно обхаживал начальника. Донат Андреевич был человеком деловым! Ему трудно пришлось. Вот с катастрофой Кульчицкого в январе 1982-го его подвели: бригада Давида Исааковича Кантора, ЛИК. Иван Корнеевич Ведерников тут тоже проявил слабину. Не имели права выпускать Кульчицкого — никак! Конечно, он попал в обледенение. Это раз. Во-вторых, у него был совершенно недостаточный опыт взлета на такой тяжелой машине. Если бы он рано ее не оторвал, она ушла бы! Ему еще надо было пробежать метров 300—400, минимум! Чтобы не выходить на такой набор высоты. Мы потом ведь смотрели у Лешинского записи его полета на “154-й”. Я был уже “никто”. Профиль его взлета был один к одному таким же, как на Ту-154! В хорошую погоду он, конечно, справился бы. А тут еще обледенение наложилось. И тяжелый вес!»

После гибели Кульчицкого Кожевникова сменил В. Т. Климов. Мало того что он не сумел остановить развал лётно-испытательной базы. Он, как был убежден Добровицкий, ускорил распад некогда могучего ОКБ.

И в этом отношении Елян не вполне согласен: «У меня было очень хорошее мнение о Климове, когда он был начальником бригады, и мы сертифицировали Ту-144. Но как-то получилось, что он пошел на поводу у этих бузотеров (Каштанов, Бессонов и прочая) — дрянная история! Это похоже на 1917—1918 годы: “Долой! Разрушим! Построим заново!” Люди, которые с ним работали, говорили, что Валентин Тихонович за все хватался сам... Переменил много мест работы...»

Будь Алексей Андреевич Туполев и семи пядей во лбу, говорили мне старейшие туполевские инженеры, ему было бы чрезвычайно трудно сохранить уровень руководства, который был при отце. У Андрея Николаевича были выдающиеся помощники — его заместители. Они, и преж-

де всего Марков, Егер, Кербер, не приняли Алексея Андреевича. В конечном итоге его не принял и коллектив. Это особенно проявилось в пору, когда стали популярны референдумы и выборы руководителей. Главой ОКБ назначили В. Т. Климова. Итог известен. Многие помещения могучего некогда КБ были распроданы, силы КБ таяли на глазах. Беда в том, что даже сильные и честные руководители оказались недостаточно стойкими и гибкими в столкновении со злым умыслом и корыстью могучих сил, заинтересованных в разгроме отечественной авиации... Конечно, раздразни среди летчиков тоже был немаловажен. Но это никак не самая главная разрушительная сила.

Многое из того, что здесь рассказано о Викторе Захаровиче Добровицком, я узнал от него самого. Многое из услышанного от него я опустил. И были тому причины. М. В. Ульянов уточнял: «Добровицкого не подпускали к “154-й” на пушечный выстрел. Когда Ефимов отделался от него на “22-й”, он неделю ходил в церковь свечки ставить — избавился! Это же ходячее происшествие!.. Туполев на равных ни с кем не говорил! Он всегда держал людей на дистанции.. Туполев мог подойти к простому слесарю. Был у нас такой слесарь Мийшка Клод, он ехал на каре; кара скрипела как несмазанная телега. Туполев остановил его и говорит: “Иди сюда!” Клод меньше Туполева в два раза, и Андрей Николаевич начинает его пороть: “Ты что за хозяйством не смотришь?! Смазать телегу не можешь? Кто у тебя начальник?” — “Жилин!” — “Иди скажи Жилину, что я тебя уволил!” Вот это он мог сделать. Не более того! Любой не мог к нему подойти...»

Ведущий инженер по летным испытаниям самолета Ту-160 Анатолий Кузьмич Яшуков — один из тех немногих среди испытателей людей, для кого переходящий в рев гул двигателей аэродрома ЛИИ был родным и желанным еще с детства, для кого издавна на слуху были имена знаменитых «земляков» Анохина, Амет-хана, Якимова, Гарнаева... В 1957 году, закончив кратовскую школу, что по соседству с испытательной базой туполевцев,мышленный и умелый юноша поступил на ту самую базу и стал начинающим авиамехаником на самолете Ту-16. С 1965 года он работал уже помощником ведущего инженера — в бригаде летных испытаний знаменитого Михаила Михайловича Егорова. Занималась бригада машинами Ту-16, а потом — Ту-124, Ту-134. В 1969-м Яшуков окончил жуковский филиал МАИ и стал ведущим инженером по Ту-134. Два года спустя начальник ЛЭСа Николай Васильевич Лашкевич пригласил его в кабинет к Даниле Степановичу Зосиму, и здесь молодому инженеру поручили новое задание: заняться военной тематикой — самолетом Ту-22М, шла уже его модификация Ту-22М1. Попал он в бригаду, которую вначале возглавлял Анатолий Иванович Хвостовский, а потом — Леонид Георгиевич Гладун. Яшукову предстояло обследовать предельные по условиям прочности режимы полета ракетноносца, который мог нести три ракеты — под крыльями, а также под фюзеляжем. Ведущим летчиком по этой теме испытаний, проходивших в основном во Владимировке, был Нико-

лай Евгеньевич Кульчицкий. В экипаж Кульчицкого входили также В. А. Севаньяев, А. В. Еременко и Б. И. Кутаков. С этим экипажем А. К. Яшуков готовился к заключительному испытательному полету с целью обследования подкрыльевой подвески ракеты при самом неблагоприятном сочетании перегрузки, скоростного напора и числа М.

В том испытательном полете, о котором уже рассказывалось, у самолета отвалилось крыло. Дело тогда дошло до прокурора. Неприятности могли ожидать и ведущего инженера, но выяснилось, что задание было составлено правильно, так что следователи во «встречах» с ним ограничились одной беседой. Первоначально инженеры ОКБ совместно со специалистами ЦАГИ дали такое объяснение происшедшему: сошла с замков одна подкрыльевая подвеска, и произошло ее соударение с крылом. Потом уже поняли, что причиной аварии было несколько иное: обнаружился концентратор напряжений в узле подвески балочного держателя, ставший причиной его усталостного повреждения и, как следствие, разрушения крыла.

«Когда меня направили со “134-й” на Ту-22М, — вспоминал Анатолий Кузьмич, — главный конструктор Ту-134 Л. Л. Селяков назвал меня изменником. А когда в 1978-м меня призвали заняться самолетом Ту-160, то изменником назвал меня уже главный конструктор Ту-22М Д. С. Марков... По теме самолета Ту-160 у В. И. Близнюка тогда была организована специальная бригада (тема “Бор”), ее должен был возглавить Михаил Владимирович Ульянов. Тогда Лашкевич подбирал себе заместителей и призвал на должность заместителя начальника ЛИКа Ульянова. Эдгара Федоровича Крупянского взяли в министерство, и мне отдали тот самый Ту-160! Бригадиром на “45-й” был тогда Гладун. Он возражал против моего назначения на Ту-160. Но я все же попал к Близнюку. Ульянов был руководителем бригады, а к нему приставили Рауфа Аминовича Енгулатова как одного из основных помощников. В бригаду собрали лучших специалистов. Номинально ею руководил Ульянов, а фактически — Енгулатов. Я к нему и подключился в качестве ведущего и руководителя бригады...

Вместе с Енгулатовым мы начали сколачивать бригаду, набрали молодых специалистов (Наумов, Красичков, Балашов...), дали нам также одного из старейших ведущих инженеров Анатолия Павловича Гусева и в качестве “начальника штаба” — Гавриила Ивановича Зудилова. Зудилов в последнее время занимался “144-й” машиной — вел по ней всю документацию, работа там сворачивалась, и его отдали нам. Машина в это время собиралась в цехах завода, и основная наша работа протекала тогда в КБ. Носовую часть фюзеляжа изготавливали в Москве, хвостовую — в Томилине, крыло, киль, заборники возили из Иркутска, мотогондолы делали в Дубне, что-то клепали также в Казани.

Нам пришлось заниматься размещением на борту контрольно-записывающей аппаратуры, отработкой алгоритмов прицельно-навигационного комплекса, кабиной. Мы участвовали в завершающей стадии проектных работ в ОКБ — совместно с летным экипажем...



— Кстати, как подбирался экипаж? На этот счет несколько разные точки зрения у некоторых летчиков, да и у инженеров?

— Ведущим летчиком сразу был определен Веремей. Вторым пилотом был назначен Шкатов. Они начали работать с первых шагов проектирования, участвовали в создании компоновки кабины, в размещении приборов. Веремей очень много занимался на стенде, отрабатывал с Разумихиным систему управления. Елян был в то время руководителем летной службы и очень здорово помогал в этой работе. Назначение Веремея ведущим летчиком было однозначным.

— А как появился в качестве второго летчика С. Т. Агапов?

— Когда Елян сменился и Агапов занял его место, то произошло то, что у нас обычно и происходит: ближе к вылету начинают корифеи приближаться к лакомому кусочку. Долго и упорно рядили-судили, в результате благодаря своим административным возможностям Агапов стал вторым летчиком. При этом дублером оставался и Шкатов... Мы создали службу эксплуатации (во главе с В. Г. Дудником), подготовили технологию отработки систем самолета на земле. Очень здорово нам помогал Л. Н. Базенков, заместитель В. И. Близнюка по оборудованию. Мы участвовали в защите (и подготовке) эскизного проекта... (Справедливости ради надо сказать, что в то время Агапов не был начальником, он им стал после гибели Кульчицкого, тогда самолет Ту-160 уже летал. О том, что Агапов не хотел лететь вторым, не раз говорил мне и В. И. Близнюк. — Г. А.)

— Почему все-таки выбор в качестве ведущего летчика пал на Веремея? — спросил я Анатолия Кузьмича, не заостряя внимания на явно обидном для Агапова упоминании в его словах о кормушке...

— Веремей “владел” Ту-22М, летал на “144-й”, имел на обеих этих сверхзвуковых машинах большой опыт. Это был вдумчивый летчик, летчик с характером...

— Борисов Василий Петрович тоже имел и характер, и опыт, и он надеялся, по его словам, что его назначат...

— Все хотят. Но не так, как Веремей. Он все на своей шкуре вынес. Он как раб делал этот самолет. Трудился над ним, вкладывал в него всего себя, весь свой интеллект — совместно с конструкторскими бригадами ОКБ. Ну и, как всегда у нас, — техника новая, хорошая, значимая, потому все хотят прорваться на нее. В том числе и Борисов Василий Петрович. Он, по-моему, все же слетал на ней один раз. Дали ему такую возможность, но для этого надо было уговаривать Валентина Ивановича Близнюка. Я много работал с Борисовым на “45-х” и в какой-то степени способствовал тому, чтобы он слетал. Но его главные конструкторы уже не воспринимали: ставка была сделана на Веремея. Он столько вложил в машину, что его никто уже не мог отодвинуть. В том числе и Агапов. Да, были попытки какие-то поручить первую роль Агапову. Не знаю, для чего все это делалось, но Веремея, несмотря на долгую суету, подвинуть не сумели. А вот Шкатова — подвинули! Ему, безусловно, было обидно. Потому что он помогал Борису Ивановичу по мере сил и возможностей сво-

их. И, может быть, было бы лучше сочетание Веремей — Шкатов, потому что один был могуч как... “слон”, второй же был прекрасен в роли “второго”. А Веремей и Агапов — это летчики одного класса. И, естественно, каждый старался показать свое “я” — в том числе и Сергей Тимофеевич.

— И Шкатов потом не слетал...»

Анатолий Кузьмич тяжело вздохнул и сказал: «Шкатов потом не слетал. Судьба распорядилась так, что он погиб на “Дубе” — с экипажем Кульчицкого. Может быть, он и слетал бы со временем...»

Я спросил Яшукова о столь обидно потерянной первой машине Ту-160. Он сказал: «Во время пожара на “семидесятке” правым у Павлова был Талалакин. Пожар возник в форсажной камере двигателя из-за того, что выскочила форсунка. Топливо скопилось и воспламенилось! Страшного ничего не было, но паническому настроению способствовало нервное поведение нашего ведущего штурмана Анатолия Васильевича Еременко. Он до этого катапультировался с “402-й”, имел уже некоторый страх и стал “вопить”... Талалакин сидел тихо и голоса не подавал, а Павлов-командир ошибся. Он хотел катапультировать всех и после этого попытаться сесть. Для этого ему надо было дать команду катапультироваться раздельно. Тогда трое членов экипажа покинули бы машину, а командир остался бы. А так как он “выбросил” всех, то автоматика сработала, как положено, и его тоже катапультировало. Там сначала “стреляет” задняя кабина, потом правый “уходит”, а последним — командир... Пожар, конечно, был. С вышки видели, что машина горит. Можно классифицировать это и как пожар, и как отсутствие пожара...»

— Но посадить машину Павлов вполне мог?

— Совершенно верно. Они все, не покидая машины, в полном составе могли развернуться и сесть.

— А что случилось у Бориса Ивановича, когда не вышла передняя стойка на “семидесятке”?

— Это мы все неграмотность проявили. Выбило в полете автомат защиты. Часто бывали отказы этих автоматов защиты. Автомат защиты по основным стойкам стоит в грузовом отсеке, а автомат по носовой стойке — в кабине. Основные стойки шасси выпустились, а носовая — нет. Мы плохо выполнили тогда схемный анализ: надо было дать команду штурману или оператору подняться, открыть в техническом отсеке доступ к этим автоматам защиты, чтобы переключить их. Правда, переключать их было опасно: они иногда “стреляли”. Переключили бы — и выпустили бы ногу. А так какими ухищрениями ни пытались воспользоваться Веремей и второй летчик полковник Смирнов, ведущий летчик от ГК НИИ ВВС, ничего не помогало. Замки были закрыты, заблокированы и, естественно, никакие перегрузки не помогли.

— Посадка на ваших глазах происходила?

— Да. Мы с комендантом аэродрома Алексеем Федоровичем Алексеевым заранее приготовили пожарные машины, пену напустили на полосу перед касанием самолета. Летчики на посадке и пробеге долго держа-

ли нос машины “вздернутым”, а потом плавно-плавню его опустили. Практически и повреждений-то никаких не было. Стерли только обтекатель локатора. Самолет быстро восстановили и продолжили полеты. Пожарные машины не понадобились...

— Других серьезных происшествий на машине Ту-160, кажется, и не было? — спрашивал я Яшукова.

— Да! Она допускала даже такие ошибки, как ту, которая была у летчиков Н. Ш. Саттарова (из ГК НИИ ВВС) и Г. Н. Шаповала: они забыли переставить крыло. После этого мы даже для строевых летчиков разрешили взлет и посадку при углах стреловидности крыла от 20° до 35°. Шаповал пришел к нам с фирмы Сухого. Его к нам как раз притянул Борис Иванович Веремей. У них были достаточно дружеские, доверительные отношения, и Борис Иванович его как-то опекал».

Валерий Павлов, инженер по образованию, работал какое-то время в ЛИИ. Прекрасный был летчик и человек. Он мне знаком еще и тем, что был женат на моей школьной подруге, жил по соседству с нами, и мы часто встречались... Спокойный был человек и вразумительный летчик. Не повезло ему: во-первых, с «семидесяткой» вина его есть, безусловно, и, во-вторых, столкнулись они с «45-й». Там, конечно, чистой воды... не знаю, как это назвать: все прозевали, короче говоря, — и те, и другие! Упустили друг друга из виду. Это был совместный эксперимент с ЦАГИ. Увлечлись, видимо, съемкой. Полеты были редкими, и когда ждешь — ждешь — ждешь, нередко что-то не так получается... Сын Валерия, Александр Павлов, пошел по его стопам — стал испытателем ЛИИ...

Елян на Ту-160 не летал. Слетал на ней А. В. Махалин. Это человек заслуженный. Он пришел к нам в бригаду «45-х» из строевых летчиков. Он геройский человек, имел боевую награду к тому времени... Тоже невезун, в какой-то степени. Была такая «45-я» машина «59-02» — горели они. Там был пожар в полном смысле слова...

Абрамов еще слетал у нас на «семидесятке». Потом все эти молодые ребята разбежались, когда провал пошел, в том числе ушел и Абрамов. Как летчик достаточно серьезный и авторитетный, он имел несомненные возможности продвижения. Наверное, получился бы классный летчик, не будь той перестройки. У нас большой контингент летчиков был из ГК НИИ ВВС. Из ЛИИ кто-то, возможно, также слетал.

Из начальников летной службы А. К. Яшуков выделял А. П. Якимова: «Пожалуй, он был наиболее ярким: спокойный, уравновешенный, уважительный человек. Нравился мне также М. В. Козлов. Он как-то всех спланивал. Вера, его супруга, тоже подруга моего детства, наша — кратовская...

Я много работал с Борисовым еще на “134-й” — министра даже возили. Борисов был очень разговорчивым. Много говорил и, видимо, был человеком честолубивым. А как летчик был, конечно, профессионалом...

— На “134-й” с вами, по-видимому, и Елян работал?

— Да. Работали много, и Эдуард Ваганович мне всегда нравился. Запомнилась такая деталь. Я был тогда молодым парнем. На полетах иногда задерживались, и он не раз возил меня в садик за моим сынишкой. Ваганыч — нормальный мужик... Каждый из начальников летной службы был своеобразен. У всех есть честолюбие. Елян “подгрел” под себя “144-ю”. Но как только Елян немножко провалился, Борисов уже подмял ее под себя — летал на всех “144-х”. Видимо, по природе своей человек таков, что не хочет себя забыть, особенно когда можно заработать немножко...

В одном из полетов с Еляном на Ту-134 был такой случай. Мы должны были выйти на большие углы атаки — с противоштопорным парашютом. А летал с нами летчик из ГК НИИ ВВС, летчик солидного уже возраста. Из-за больших перегрузок или еще почему-то ему стало плохо в полете. По разным соображениям, в том числе материальным, я стал упрашивать Еяна не прекращать полет. Но Елян был тверд: “Командир принял решение — не оспаривать!” Задание прекратили и сели... Елян с Веремеем много летали на “134-й” на больших углах атаки...

— Кто-то о Еляне говорит, что он великий летчик, а кто-то — что летать не умел...

— Раз так говорят, значит, действительно великий летчик! Точно! Елян мне демонстрировал взлет: “Вот смотри, Толя!” — убирает со штурвала руки, с педалей убирает ноги, триммер накрутил и — по газам: “Смотри, сейчас она будет летать сама!” Машина достигла скорости отрыва, подняла нос и — взлетела! Без рук, без ног взлетела! Ваганыч самолет Ту-134 знал в совершенстве...

Эдуард Ваганович, — продолжал Яшуков, — помогал Борису Ивановичу Веремею, когда у него были неприятности. Во Владимировке однажды Борис Иванович хорошо посидел с товарищами в гостинице, уснули, и случился пожар. Бывало, поддавал Борис Иванович. Нету такого пилота, который бы не поддавал. Может быть, сейчас молодежь несколько другой становится...» (Автор должен защитить Бориса Ивановича: “спалил” тогда гостиницу, как мне рассказывали, не он. Да, Борис Иванович жил в этой гостинице. У них там был “бал” по поводу какого-то полета. Пришел к нему ведущий инженер “45-й”. Он был послабее Веремея, и его уложили спать. А Веремей с друзьями ушел. Говорят, купаться. А инженер заснул с сигаретой и сжег номерера.)

Яшуков вспоминал: «В том, что произошло у Веремея со Львовым на Ту-22М, был виноват Борис Леонидович Львов. Они зависли на втором режиме. Веремей отдавал штурвал от себя, а Львов — брал на себя! Вот они и боролись так. Как говорит народная молва, Веремей дал в лоб Львову: тот так вцепился в штурвал, что ничего сделать было невозможно. Земля была рядом. Надо было отдать штурвал от себя, но Львов убоился... И все это протекало очень быстро, в течение секунд...»

Автор должен привести и существенно другое мнение о случившемся — Бориса Леонидовича Львова. Это был один из заключительных сда-

точных полетов. Предстоял еще полет с большим грузом, 3 тонны весом. На каждый режим давалось три полета: 1) отказ (выключение) двигателя после отрыва, 2) выключение в момент отрыва, 3) выключение на разбеге. «Распределение обязанностей у нас было таково, — говорил мне Львов, — что механизацией управлял сидевший на правом кресле Борис Иванович Веремей, и ошибся не я, а он. В первый же день, когда я лежал в Боткинской больнице с компрессионным переломом позвоночника, ко мне приходил Д. С. Марков. Он спросил меня: “Вы можете сказать мне правду: как все было?” Я ответил: “Борис Иванович ошибся и убрал механизацию полностью, до нуля. Хотя по моему указанию, да и по заданию, надо было уменьшать угол отклонения закрылков по 5 градусов...”»

Борис Леонидович рассказывал, что в том памятном полете один из двигателей согласно программе они выключили на разбеге, на скорости принятия решения. Оторвались, ушли в набор. Набор высоты происходил очень медленно, буквально 2—3 метра в секунду. Скорость нарастала также очень медленно. Вскоре на высоте около 100 м рост скорости приостановился. Командир дал команду правому — Веремею: «Прибавить закрылки!» Веремей (вопреки логике и повторяя ошибку, которая у него уже случалась прежде, но с меньшими весами машины) убрал их с примерно-го значения около 25° до нуля вместо заранее оговоренных 20°. Командир увидел это, когда сработал красный сигнал АУАСП — автоматического указателя углов атаки, скольжения и перегрузки. Угол атаки вместо обычных на этих режимах примерно 10° продолжал увеличиваться сверх опасного значения, достигнув 14—15 градусов, хотя Веремей после окрика командира (а скорее всего независимо от него, сразу поняв свою ошибку) спешно поставил рычаг выпуска закрылков на 20°. Но закрылки сначала дошли до нуля и лишь потом стали возвращаться на 20°. На это потребовались десятки секунд. Скорость начала падать, и командиру не осталось ничего (при максимальном режиме работы двигателя), кроме как отдать штурвал от себя — чтобы выдержать скорость. Скорость не возросла, пришлось отдать еще... И все это на очень малой высоте, которой не хватило, чтобы увеличить скорость на снижении до безопасной величины. Пришлось вынужденно садиться. «Обо всем этом, — вспоминал Львов, — я рассказал Маркову, а на следующий день написал и официальную бумагу. В конце концов, насколько я знаю, пришли к компромиссному варианту, согласно которому при минимальных скоростях полета на самолете Ту-22М не были сняты поправки скорости: вследствие этих ошибок экипаж попал в режим вынужденной посадки».

Как вспоминал Львов, кабина у них не отрывалась, а оторвался хвост: они садились на очень большом углу, с убранными шасси. Полный газ двигателей с форсажного режима был убран, лишь когда поползли уже на животе. Садись поэтому мягко, но трактор действительно задел. Борис Леонидович говорил: «Другие члены экипажа могли как-то упереться и притянуться, а я держался за штурвал и газ, поэтому у меня ремни не были притянуты и меня бросало по кабине. У меня произошел ком-

прессионный перелом позвоночника. Другие члены экипажа выскочили из самолета, а я выскочить не мог! Потом, видя, что я не вылезаю, к самолету подбежали Борис Иванович со штурманом: я, преодолевая боль, отстегнулся и спрыгнул им на руки. Они подхватили меня и оттащили. Вертолетом меня доставили на центральный аэродром и оттуда — в Боткинскую больницу. Через год меня “списали со сверхзвука”, и я оказался на Чкаловской вместо Владимировки. Летчик Веремей — отличный. Смелый, отчаянный, рубаха-парень. Безусловно, он знал самолет лучше меня, но в данном случае ошибся. Он этого не скрывал и просил извинения, когда приходил ко мне в госпиталь. Бывал он при этом и выпившим. То, что он “злоупотреблял”, все знают об этом. Возможно, это сказалось и в том полете. Я знаю, что и у него болел позвоночник, но было ли это причиной его смерти, не уверен».

О том, что в том полете ошибся именно Борис Иванович, мне говорил и Э. В. Елян. Львова он характеризовал как одного из наиболее сильных военных летчиков, мнению которого вполне доверял... Впрочем, вернемся к воспоминаниям Анатолия Кузьмича Яшукова: «У Агапова с Павловым на Ту-160 перенапряжение в электрической сети (из-за неисправного диода) привело к обесточиванию самолета. Вследствие этого основные системы самолета вышли из строя. Закончилось все благополучно лишь благодаря мастерству Агапова. Садись летчики на практически неустойчивом самолете — на резервном канале управления, то есть на аварийной системе. Они смогли спокойно, не допустив раскочки самолета, потихонечку, потихонечку зайти и сесть. Экипажу не удалось даже выключить двигатели, когда сели, потому что управление двигателем было также электрическим. Мы и зачет получили, таким образом, по этой системе. Отдельно никакими экспериментами по ней мы не занимались. У нас четырехкратная система управления, и есть еще дублирующая, для случая, казалось бы, невероятного, но он произошел. Это была посадка на неустойчивом самолете, в самом сверхаварийном режиме управления».

Яшуков с интересом воспринял суждения и оценки В. Д. Баскакова, с которыми я познакомил его.

— У Баскакова тоже были проблемы с «поддачей», — заметил Анатолий Кузьмич. — Он у нас не был великим. Он был обычно на «вторых ролях», но он, наверное, правильно увидел значение и Ельяна, и Веремея. Елян и Веремей как-то сошлись, сошлись, наверное, на «134-м» самолете. Когда Борис Иванович пришел с Казанского завода, он здесь Эдуарду Вагановичу подсобил — в плане создания Ту-134. Помог здорово, много. Прав Баскаков в том, что Елян тянулся к руководству, а Веремей — нет.

Автор должен заметить, что, как правило, ведущий инженер может достаточно полно оценивать летчиков, летающих на самолетах своей бригады. Баскаков летал командиром на машинах своей службы: Ту-95МС, Ту-142М, а также на Ту-134, Ту-154. До разделения на службы он летал также командиром на Ту-144, Ту-104 и Ту-124. Вторым пилотом он летал и на Ту-22М, и на Ту-160, и на Ту-204. Но связано это было с тем,

что после разделения на три службы он, к его чести, подлетывал на этих машинах по собственной инициативе.

Ведущий инженер по летным испытаниям — это «мотор», человек, который концентрирует вокруг себя и летчиков, и техников, и инженеров. Это рабочая лошадь. На нем большая ответственность. Он — инициатор и организатор всех работ: бригад КБ и базы, эксплуатационников, смежников. «А иногда, — добавлял Яшуков, — у таких, как Веремей и Агапов, надо было быть нянькой за ними. Помню, начальником базы был Климов, а замом у него — Михайлов. Лететь надо было, а Веремей с Агаповым — “не в форме”. Начальство предложило мне писать рапорт, но я от доноса отказался. У нас связка летчик — ведущий инженер всегда прослеживалась...

— Но летчики частенько забывают тех, кто готовит им грамотные, продуманные программы испытаний и самыми умными считают... себя.

— Мы про это говорим: у них другая кровь, звездные мальчики. Летчик есть летчик. Риск летчика очевиден. Но его меньше, если на земле все тщательно подготовлено. Я обычно полетные задания расписывал в

цветах. Этому я научился у нашего замечательного штурмана Александра Шевцова. Он, готовясь к заданию, тоже рисовал все в цвете. Чтобы указать, на что и когда обратить особое внимание.

Летчики для меня — это земные люди, но очень любящие небо. Люди, безусловно, уникальные. Это от Бога. Не все, но многие. Например, Матвеев. Самолет чувствовал пятой точкой. Это ученик Агапова...»



А. К. Яшуков и В. А. Каньшин

Прерву А. К. Яшукова двумя замечаниями. Во-первых, разные люди говорили мне, что его, видимо, несколько «заносит», когда он говорит, что был нянькой у таких летчиков, как Агапов и Веремей: никогда летчики не считали себя самыми умными и всегда уважали своих ведущих.

Второе замечание связано с Э. В. Еляном — в его отношении к Баскакову. И для Эдуарда Вагановича, знавшего Баскакова и раньше, и для других, узнавших Баскакова сегодняшнего, более открытого, ясно, что Виталий Данилович — личность, личность никак не второстепенная... Другое дело — Тимошок. Елян говорил: «К сожалению, правы те, кто отзывается не слишком лестно о Борисе Тимошке. Летчик он был посредственный. О том, какой он был человек, можно судить по такому случаю. Он Мише Козлову давал деньги на машину — но за проценты! Ужас! Впрочем, Борис старался быть компанейским...»

Естественно, что Яшуков особенно хорошо знал Бориса Ивановича Веремея: «Веремей был независим. Он не прогибался ни под кем. Может быть, Веремей подольше бы пожил, побольше бы сделал, если бы не “веремеил”, не был бы таким, каким был...

— Но тогда, возможно, он в памяти людей не остался бы таким богатырем, такой “распахнутой душой”. Народ любит своего парня все-таки! А свой живет такой же жизнью, как все...

— Да, да! Таким, как Воронченко, Бессонов, цену я знаю, уши развешивать не надо. Раз такое говорят, значит, действительно Елян и Веремей — великие!»

Рассказ о Яшукове хотелось бы закончить на возвышенной ноте — его же словами. Сегодня не часто можно услышать такие слова, какие произносит (и с полным основанием произносит) он сам. Сегодня герои — не те, кто радуется за общее. Сегодня герои — те, кто ухватил свой кусок и стережет как высшее материальное и моральное завоевание частную собственность. «У меня, — говорил Яшуков, — всегда гордость была за то, что удалось сделать и по Ту-22М, и по Ту-160. Была такая честь нам предоставлена — отечеству служить. Подчас трудновато было... Хотя и молодыми были... Нам пришлось делать более мощный самолет Ту-160, нежели В-1. У них есть “аэродромы подскока”, а у нас их нет. Нам с континента надо было их доставать...»

Ведущий инженер по летным испытаниям Виктор Петрович Яблочко пришел на туполевскую базу из ЛИИ, куда попал после окончания Куйбышевского авиационного института в 1964 году. В ЛИИ он занимался опытными двигателями Н. Д. Кузнецова для самолета Ту-154 — в качестве летающего ведущего инженера на летающей лаборатории Ту-16 ЛЛ. Потому его и пригласили на базу Туполева. Здесь в основном он занимался как раз государственными испытаниями Ту-154. Сергей Петрович Авакимов сказал как-то: «Яблочко, я считаю, один из великих ведущих инженеров. Он, Кулеш, Панкевич...» Столь же высоко он ценил Р. А. Енгулатова.

Моторы и двигатели наших самолетов нередко были их слабым местом. Принято считать, что сильным местом были конструкции планеров. Это верно, по крайней мере в том смысле, что нередко они были перетяжелены. Когда вышла машина Ту-154, на ней стоял двигатель Кузнецова НК-8-2, а потом вынуждены были заменить его на модификацию двигателя Д-30. Заставила это сделать экономика. Почти единственная отрицательная черта двигателя Н. Д. Кузнецова — это относительно большой удельный расход топлива. Во всем остальном он имел превосходство над пермским Д-30: ресурс гораздо больший (двигатель называли «дубовым», он был выполнен с большими запасами), а Д-30 в ущерб ресурсу победил тем, что был более экономичным. Видно, П. А. Соловьев, создавая ПС-90, шел по этому же пути: ужесточение технологии, уменьшение всех допусков. По экономике выигрыш получили, а с ресурсом и надежностью возникло напряжение, поскольку мощных технологических преобразований не произошло. Повышение надежности требует кропотливости, дорогих поисков и устранения слабых мест.



— Нет ли аналогии в истории замены двигателей Кузнецова на более экономичные колесовские на Ту-144? — спросил я Виктора Петровича.

— Скорее на «144-й» вырисовывается картина, сходная с нашим «Бураном»: гнилость была заложена в первоначальной концепции. У нас была поставлена цель — завершение рейса Ту-144 любой ценой. При отказе двигателя на середине Атлантики машина должна была снизиться с 16–18 км до 11, перейти на дозвуковую скорость и достичь Нью-Йорка или Лондона. Двухконтурный форсажный двигатель при такой постановке задачи был наилучшим. Но в этом случае он, естественно, проигрывает однорежимному «Олимпу», который был сделан под число  $M=2,5$ . В случае отказа двигателя «конкорд» мог сесть в Гренландии — так было заложено в его первоначальной (и правильной, очевидно) концепции. Двигатель П. А. Колесова был спроектирован как раз под нужные параметры, число  $M$ , на большие воздушные нагрузки. Мы потеряли время и, в сущности, из-за этого потеряли самолет.

В том, что касалось испытаний и доводки Ту-154, Яблочко вспоминал о некоторых первоначальных конструктивных просчетах, которые в сочетании с пресловутым «человеческим фактором» привели к наиболее памятным первым ЧП. Например, каждый элемент механизации (а она впервые для семейства туполевских машин была столь мощной), в частности и переставной стабилизатор, включался отдельным тумблером. Первая катастрофа Ту-154 была этим и предопределена. В Праге на посадке штурман зацепил тумблер перестановки стабилизатора, пилотам не хватило руля (при «ушедшем» стабилизаторе), машина упала и сгорела... Во время испытаний в момент подъема первой серийной машины в Куйбышеве на посадке Николай Иосифович Горяйнов забыл переставить стабилизатор. Поэтому самолет сел метров за тридцать до полосы. Хорошо, что подходы в этом месте немного очистили от снега. Мы в самолете видели, что садимся не на полосу, но ничего особо не почувствовали. Но те, кто наблюдал эту посадку на аэродроме, говорили, что зрелище было впечатляющее. Такое случилось у летчика выдающегося. (Яблочко, говоря об этом, не мог не заметить, что Горяйнов и человеком был замечательным...)

Третий случай: потеряли машину в Египте, в Каире, во время тренировочных ночных полетов. При уходе на второй круг та же история: не хватило руля, и сорвались. После этого появилось на Ту-154 объединенное управление: от одного переключателя в зависимости от задатчика центровки сразу выходили закрылки, предкрылки, стабилизатор — одним движением.

Естественно, я поинтересовался мнением ведущего инженера по поводу разделения летчиков на три службы. «С разделением летчиков на три службы виноват А. А. Туполев, — считал Яблочко. — Это его идея. Родилась она после гибели экипажа Кульчицкого, которого, по существу, обвинили в том, что у него был мал налет на подобных тяжелых машинах — это будто бы и вызвало всю трагедию. Оправдать это разделе-

ние нельзя никак. Обмен опытом между летчиками был необходим. Он необходим даже между фирмами, разными ОКБ. А вот для ведущего инженера это разделение не было столь болезненным. Ведущий инженер настолько глубоко всаживается в свой самолет, в его конструкцию, системы, что его не хватит на то, чтобы вести два-три типа одновременно. Я достаточно много летал и штурманом, и бортинженером, чтобы со знанием дела высказывать свое мнение — на любом уровне, в особенности Заказчику. 13 лет работы ведущим, с 1970 по 1983 год, мне хватило для того, чтобы освоить “154-ю” машину — все модификации».

По Шопенгауэру, значительность человека определяется его способностью восхищаться другими. Для автора эта мысль важна вдвойне. Вытягивая из своих собеседников суждения об их товарищах, я (вместе с будущим читателем) мог получить представление и о тех, о ком говорилось, и о том, кто говорил. Иные из моих собеседников (а это, как правило, значительные личности в мире авиации) категорически не хотели говорить о себе. Но, рассказывая о других, раскрывали и себя. И те из них, кто мог отдать должное товарищу, кто мог поставить его выше себя, вызывали особенное доверие. Не меньшим было уважение к тем, кто не убоился высказать о ком-то и свое нелицеприятное суждение. Такая смелость дана далеко не всем. Другой, честной возможности создания объективной общей картины (путем наблюдения с разных точек зрения) автор не видит.

Вот что, отвечая на мои разрозненные вопросы, рассказывал о некоторых из тех, с кем работал и кого хорошо знал, В. П. Яблочко:

«Василий Петрович Борисов, безусловно, своеобразный, человек, не чуждый тщеславия. Когда к нему попадала власть, бывал жесток, даже жесток. По отношению к своим же товарищам далеко не всегда бывал справедлив.

Много я летал с Агаповым Сергеем Тимофеевичем на “154-й”. Для меня это образ летчика на заре развития авиации, когда в одном человеке все соединялось, притом ярко, выпукло. Настоящий волжский парень, могучий характер, с огромными природными данными летчика — как Чкалов!

Николай Евгеньевич Кульчицкий — совсем другой человек. Интеллигентнейший, мягкий. Агапов — рубаха-парень, а Кульчицкий более замкнутый, сдержанный, очень скромный. Но также великолепно летал.

Очень хорошо я знал Андрея Талалакина. И о нем я самого хорошего мнения...

— Но тот же Сергей Тимофеевич Агапов, — усомнился я, — почему-то ругал Талалакина за то, сколь плохой получилась “204-я” машина, и полагал, что, если бы машину поднимал и вел, скажем, Матвеев, она была бы нормальной...

— Все, что, с ваших слов, сказал Сергей Тимофеевич, можно адресовать и ему с Борисовым в отношении “144-й”. В какой-то степени это точно так же.

— Не понял: с Борисовым или с Еляном? — спросил я Виктора Петровича.

— Да, и с ним, конечно. Елян был официальным флагом. Но помимо Еяна работал на “144-й” Козлов, начал плотно работать Молчанов. Потом все эксплуатационные испытания провел Агапов. А машину с колесовскими двигателями Ту-144Д вел Борисов. И Елян оставался старшим летчиком по машине (так же было на “154-й”: старшим летчиком по машине был Сухов, а какие-то работы вел, например, Талалакин, — он выполнил львиную долю работы по оборудованию). Так и по “144-й”. С Еляном я летал мало. И с ним, как и с другим начальством, не особо ладил. Могу твердо сказать одно: судьба Фирсова — на его совести. Фирсов — хороший летчик, рабочая лошадка, а его выперли. Молодой, здоровый, он мог летать по 24 часа в сутки, на самые тяжелые работы, дозаправки и прочее. Конечно, и я слышал о Молчанове, будто это выскочка и все в таком роде. Я могу сказать о нем только хорошее. То, что он делал, он имел право делать. И моральное, и профессиональное. У него на то были все данные. Летчик он великолепнейший. Вся подготовка его — как пилотажника — в аэроклубах играла ему на руку. Когда он пришел к нам в ОКБ, на его долю в качестве первой серьезной работы выпала доводка, “подчистка хвостов” по Ту-128. Это были завершающие работы по пускам ракет, вообще по боевому применению, на Волге, во Владимировке. О нем очень хорошо говорил участник тех испытаний штурман Александр Николаев. Они там не один пуд соли съели... Я думаю, Валера Молчанов, будь он жив, пошел бы очень далеко. В основном к нам приходили летчики военные. Но вскоре с помощью “профсоюза” они в большинстве своем становились как бы гражданскими. А вот Борис Иванович Веремей по характеру своему остался военным: прямой как стрела, крутой, резкий (но без обид — чьих бы то ни было). Они с Кульчицким многое сделали по “22-й”, а потом по “45-й”. Затем он переключился немного на “144-ю”, и, когда пошла “семидесятка”, он в основном сосредоточился на ней. Это была его лебединая песня.

Баскаков из относительно молодых. Он летал почти исключительно на “142-х”. Это был очень подготовленный, сильный человек. Однажды я зашел в бильярдную и вижу: он стоит на руках на кромке бильярдного стола. Сильный и безобидный человек.

Шеффера знал, конечно. Ему приходилось упираться, что ли, чуть больше, чем другим, — из-за фамилии. Это, чувствовалось, его затрагивало. Он ведь из немецких колонистов. Мало того что он пробился в летчики-испытатели. Он еще стал ведущим по теме, которая получила шифр “Дуб”, он тащил всю эту работу.

Я после туполевской базы перешел в ЛИИ — для подготовки космонавтов. Туда же перешел и Шеффер, он стал космонавтом-испытателем. Там тоже получалось так, что фамилия ему “не помогала”. На определенных этапах это подспудно поднималось. В глаза, естественно, никто ничего не говорил. Но было видно, что его все это сильно напрягало. Может быть, это как-то и укоротило его жизнь...»

С этим суждением не согласен М. В. Ульянов: «Неправда абсолютная, что Шефферу мешала фамилия. У нас тогда не было совершенно никаких национальных препонов, признаков. Кантор — на что уж “истый” еврей, а был главным человеком у нас на базе...»

Яблочко продолжал: «Гена Воронченко — очень умный человек, великолепный летчик, аналитик хороший. Но у него что-то не сложилось в коллективе. Он ушел где-то в начале перестройки.

Виктор Дралин — это уже авиатор второго поколения (его отец погиб в летных испытаниях). Виктор — очень хороший летчик, большой труженик. Он никогда не бил себя в грудь. Скромный, порядочный человек. Ему первому удалось выполнить контакт на “семидесятке”. Рассказывали, что это было очень непросто. При классическом подходе, какой применялся на “22-й”, на “45-й”, состыковаться не удавалось: конус вел себя очень необычно, беспокойно. А Дралин подошел и состыковался на “семидесятке” с первой попытки. В продвижении этой операции он тогда сделал большой рывок, преодолев некоторые стереотипы, которые мешали другим, кто достаточно легко контактировал на “22-х” и “45-х”.

Николай Линьков тоже работал на “142-х”. Он пришел молодым и ушел молодым...

Добровольского я знал еще по Куйбышеву, он там работал на серийном заводе. Завод выпускал поначалу “95-е”, а потом “154-е”. Здесь он испытывал модификации “95-х” и “154-е”. Но основная работа по той же Ту-154 уже схлынула, шла “мелочевка”.

Виктор Шкатов летал в основном на “45-х” и “142-х”.

Саша Артюхин, как и Валера Павлов, переподготовился в летчики из штурманов. Тот и другой сначала закончили институты и работали инженерами в ЛИИ. Потом закончили Школу по подготовке штурманов — тогда был единственный набор инженерного состава (в качестве эксперимента). А потом они двое из этого набора переучились на летчиков-испытателей. Саша много работал на “142-х”.

Саша Махалин — поэтическая натура. Для меня по интеллигентности он стоит в одном ряду с Николаем Евгеньевичем Кульчицким, с Валерой Молчановым. Ну, и аналитик он прекрасный, думающий летчик. Очень въедливый, размышляющий — и не потому, что страшится, нет. Но потому, что ответственно подходит к делу.

Когда я начинал работу на базе, Горюнов был уже в опале. Что-то у них не сложилось с В. Н. Бендеровым в свое время, и он был как-то на вторых ролях... Бендеров был человеком своеобразным, и стиль работы был у него своеобразным. Но он мне нравился, прямо скажу. Мне нравилась его ответственность и особенно нравилась оперативность, четкость. Он не любил бумаг, решал все на словах, с глазу на глаз. Практически все помнил, а что касается парижской катастрофы, то она, думаю, раскладывается на всех. У всех не хватило информации, не хватило знаний. Это роковое стечение обстоятельств. И если бы ничего не делать, ничего бы не случилось.

Когда я пришел на базу, ее начальником был А. С. Благовещенский. Он составил отличный тандем с Бендеровым. Алексей Сергеевич был уже стар, но энергичен вполне. Самое главное, что было, — каждый занимался своим делом. А вот с приходом Кожевникова стиль работы сразу поменялся. Дошло до того, что, образно говоря, руководитель базы стал диспетчером. В таких условиях перестают работать нижние звенья — они начинают ждать команды. Пошли бумаги, все стало пробуксовывать, требовать проталкивания.

Валентин Тихонович Климов очень хорошо начал — особенно это было видно на фоне прошлого застоя. Но он пришел один. И кардинально ничего не изменилось. К тому же и менять стало труднее, как и вообще делать что-то. Лучшее ведь надо пробивать, а к худшему сползает в жизни само собой...»

Еще до того, как книга вышла, некоторые летчики, сами рассказывавшие мне о своей жизни, ужаснулись тому, что получилось в сумме. Оценив получившуюся общую картину, вспомнив о своих детях и внуках, они возжелали, чтобы в книге остались лишь страницы об их возвышенных делах, нередко действительно в высшей степени героических и масштабных, но никак не о мелких земных склоках, борьбе, низости, зависти. Заранее было известно и автору, и всем, кто знал изнутри жизнь испытателей разных фирм и ведомств, что на туполеовской фирме, как ни у кого других, завязался самый сложный клубок взаимоотношений выдающихся личностей, иерархий, поколений... Вместо того чтобы понять самих себя и попытаться усовершенствовать то, что можно, вместо того чтобы мудро поиронизировать над собственными ошибками и прегрешениями молодости, некоторые сильные люди стали настойчиво просить автора «подправить» ими же самими сооруженное зеркало, в которое они смотрелись. Это тем более трудно оправдать, если учесть, что многие объективные читатели, прежде всего инженеры (да и большинство летчиков), говорили, что «так оно и было»...

Супруга Виталия Михайловича Кулеша, человек с обостренным чувством справедливости, сказала мне в сердцах: «Я не спала две ночи, прочтя рукопись этой книги. Как можно говорить об испытателях Ту-144 и не сказать о моем муже, столько сделавшем по этой программе! Это была поистине его недопетая песня... прерванный полет... Когда начались пассажирские перевозки, он был уже перенапряжен настолько, что министр и его окружение стали говорить о необходимости спасти его, с тем чтобы сохранить для авиации. И они перевели его в министерство! Совсем не потому, что он сам того захотел. Министр Казаков сказал тогда, что на таких, как он, держится авиация. Но ни у одного из его коллег, за исключением Авакимова и Ульянова, не нашлось ни одного доброго слова о нем. Россияне не умеют говорить о людях хорошо. Они говорят либо плохо, либо ничего! У нас никогда не было “лохматой руки”, происхождение у нас самое что ни на есть рабоче-крестьянское... Виталий всегда был на базе самым молодым: самый молодой ведущий, самый



*Умогила А. Н. Туполева: В. И. Богданов, А. А. Туполев, В. М. Кулеш, Д. А. Кожевников,  
Э. В. Елян, М. В. Ульянов, Ю. Н. Попов, С. Д. Агавельян*

молодой начальник бригады, самый молодой заместитель руководителя организации...»

Потом он стал самым молодым заместителем начальника главка министерства, курировавшим (в период с 1982 по 1994 год) опытные разработки тяжелых самолетов в стране. Вопрос с переводом в министерство был решен, когда министром был уже И. С. Силаев. Тогда подряд произошли два происшествия с топливной системой Ту-144Д, первое из которых закончилось катастрофой. Вслед за этим в 1982 году случилась катастрофа с падением «Дуба». Каждое общение с генеральным стало тогда для Кулеша сильным психическим раздражением. Он говорил: «В отличие от отца, Андрея Николаевича Туполева, который считал себя ответственным во всех вопросах, Алексей Андреевич всегда искал, на кого бы возложить ответственность — все сводилось к склоке». Это вынудило Кулеша согласиться с предложением заместителя министра Болбота перейти в главк.

Виталий Михайлович также прочел рукопись этой книги и не стал обсуждать ее «деталей», как и обстоятельств, столь справедливо, по моему убеждению, взволновавших его жену. Во многом он согласился с М. В. Ульяновым, но «вступился» за Б. А. Первухина и заметил: «Объективно говоря, Первухин был выше меня — прежде всего по уровню зна-

ний...» Человек широко образованный, Кулеш мог бы добавить: по уровню «авиационных» знаний, но не сделал этого. Виталий Михайлович Кулеш пришел на испытательную базу ОКБ Туполева (в 1960 году) после окончания... Московского инженерно-физического института — взяли его под разработку летающей атомной лаборатории. Это была совместная работа ОКБ А. Н. Туполева и Н. Д. Кузнецова по программе «заказ № 247». В течение нескольких лет молодой инженер работал на соответствующих стендах, на полигоне в Семипалатинске, летал оператором реактора на самолете Ту-119 ЛАЛ в экипажах Нюхтикова, Горюнова... и был помощником ведущего по той программе В. Н. Разумовского.

После того как эта программа была закрыта, физику Кулешу пришлось менять специализацию на чисто авиационную. В основном это достигалось самообразованием, но он прослушал также некоторые лекции в МАИ и кроме того закончил (в 1966 году) курсы ведущих инженеров в Школе летчиков-испытателей. После этого какое-то время он летал в качестве ведущего в испытаниях вооружения. Когда В. Н. Бендеров стал набирать бригаду на Ту-144, он пригласил в нее Б. А. Первухина, В. Д. Борсука и В. М. Кулеша. Первухин был уже достаточно опытным ведущим инженером, он успел провести испытания одной из опытных машин Ту-128. Борсук в войну был летчиком, особого образования не имел, но летал потом инженером на базе, специализируясь на двигателях. Кулеш был самым молодым, но привлек внимание Бендерова исключительным трудолюбием и несомненной перспективностью.



*Ю. Т. Селиверстов, В. А. Трошин, И. Ф. Киндин, Ю. Е. Столяров, С. Т. Агапов,  
С. П. Авакимов, М. А. Тайц, В. П. Борисов, В. М. Кулеш*

Вскоре после того, как погибла машина в Париже, умер Борсук, и в живых из тех четверых, кто начинал работу на «144-й» в качестве ведущих инженеров, остался лишь Кулеш, на которого легла задача создания практически новой команды ведущих по этой машине. К тому времени причина катастрофы в Париже, связанная с импульсом на пикирование из-за непреднамеренного подключения сигнала управляемости, была уже практически ясна и В. М. Кулешу, и всей бригаде Ту-144, и П. М. Лещинскому — на базе, и В. М. Разумихину — в ОКБ, и не им одним... «Пульт включения сигнала управляемости, — говорил Кулеш, — находился на уровне ноги, и его могли включить только чисто случайно: в тесном проходе кабины обычно толпился народ. Ни о каком преднамеренном включении не могло быть и речи!»

В новую команду Кулеш привлек молодых инженеров С. П. Авакимова, В. Н. Поклада, М. В. Панкевича, впрочем, некоторые из них начинали работу по «144-й» еще при жизни В. Н. Бендерова...

Как рассказывал В. М. Кулеш, оснащение самолета новыми двигателями привело к тому, что давление в элементах топливной системы очень существенно возросло. Это и стало, как выяснилось далеко не сразу, причиной разрушения топливопровода по слабому месту, приведшему к катастрофе Ту-144Д. Разрушение произошло во вспомогательной топливной магистрали запитки струйных (эжектирующих) насосов, перекачивающих топливо из основных баков в расходные. Давление запитки этих насосов с новыми двигателями (Колесова) было увеличено примерно впятеро, с двух атмосфер до десяти. При наполнении расходного бака и закрытии его входного клапана в этой вспомогательной магистрали происходил гораздо более мощный, чем прежде, «гидроудар». Он и явился причиной разрушений топливопровода. Происходило усталостное разрушение участка вспомогательной магистрали по сварочному соединению. Это стало ясно только после того, как этот дефект экипаж Агапова «привез» на землю, когда сел самолет и обнаружили место разрушения. На стенде моторно-испытательного комплекса, на котором отрабатывалась топливная система, к сожалению, повышенное давление запитки струйных насосов не было проверено.

Согласно другому объяснению специалистов ОКБ, с которым Виталий Михайлович не соглашался, причиной усталостного разрушения участка топливного трубопровода послужили кавитационные процессы. Не соглашался он и с тем, что локальная зона чисто усталостного разрушения была выявлена якобы еще в процессе стендовых и потом уже летных испытаний, что проблема была решена путем простого и рационального изменения конструкции, обеспечившего существенное уменьшение кавитации...

В сдаточном полете, закончившемся катастрофой в районе Егорьевска, была выполнена запланированная работа на сверхзвуковой скорости на высоте 16 км, и после снижения, на высоте 3 км, предстояла проверка запуска вспомогательной силовой установки — ВСУ, а затем — по-



садка. Хронической болезнью приборного оборудования самолета была ненадежная работа топливомеров, верить которым перестали. Расходомеры были надежнее, но от момента разрушения топливопровода до момента возгорания прошло недостаточное время, чтобы заметить неблагополучное по показаниям расходомера. На сверхзвуковой скорости изменения расхода инженеры не обнаружили, а на снижении расход топлива был минимальным, и клапан входа вспомогательной магистрали в расходный бак, очевидно, закрывался, что и вызывало гидроудар.

Рабочее место Кулеша находилось в пассажирском салоне, и его задачей было включение контрольно-записывающей аппаратуры — КЗА. Показания топливомера и расходомера могли видеть лишь бортинженеры, штатный и принимавший машину, располагавшиеся в проходе за креслами летчиков. Кулеш был «привязан» к своему рабочему месту относительно коротким кабелем самолетного переговорного устройства — СПУ и этих приборов видеть не мог. Не слышал он и никаких разговоров бортинженеров об обнулении показаний расходомера. Этих разговоров, по его убеждению, и не было. Все произошло за очень ограниченное время. Вероятно, разрушение топливной системы произошло на снижении самолета, которое продолжалось не более 15 минут. «Почти сразу после запуска ВСУ, — рассказывал Виталий Михайлович, — я услышал по СПУ сигнал: “Пожар!” Сразу же помчался в хвостовую часть машины, где располагалось ВСУ. Никаких признаков пожара там не увидел, вернулся и сообщил об этом по СПУ летчикам. После этого началось поочередное отключение двигателей. В этот момент бортинженеры (и я тоже) не углядели, что система кондиционирования не выключена. Это было упущение, оно определенно усложнило жизнь всем, и особенно летчикам: кабину быстро заполнил дым, настолько плотный в конце концов, что я, находясь рядом с бортинженерами, летчиков уже не видел и смог лишь посоветовать им открыть форточки. Когда сработала сигнализация “Близость земли”, я вернулся в салон на свое место, там находились также специалисты из ГосНИИ ГА. Кажется, привязаться к своему креслу я не успел. “Посадка” была очень мягкой — сели лучше, чем на полосу: снесенные двигатели смягчили удар... После того как сели, быстро открыли дверь, ее, к счастью, не заклинило, и те, кто был в пассажирском салоне, выбрались из него. Сиделись без шасси, выход находился на небольшой высоте, поэтому просто спрыгнули на землю. После этого помогли вылезти (через форточки) Попову и Елян. Бортинженеров среди выскочивших не оказалось. В дверь войти было уже невозможно: она горела. Я влез в форточку, но признаков жизни у обоих бортинженеров не обнаружил. Носовой обтекатель находился в посадочном (опущенном) положении. Он зарылся в землю, провернулся вокруг оси его шарнира, который находился позади летчиков и впереди бортинженеров. Обтекатель ударил снизу по фюзеляжу в районе, где располагались бортинженеры, их убило этим самым обтекателем... Я вылез обратно через форточку: уже взрывались баллоны кислородные, колеса. Мы все отошли от маши-

ны и смотрели, как она догорала... Аварийная комиссия работала в течение года и к какому-либо определенному мнению о том, что случилось, не пришла. И лишь когда увидели разрушение топливопровода на следующей машине, о чем рассказывал Авакимов, только тогда поняли природу этого явления и катастрофы.

Суждение об этой катастрофе Мезоха не выдерживает никакой критики. С Еляном в этом отношении вполне можно согласиться. Паники никакой в экипаже не было. Но Елян был явно эмоционально взвинчен...»

Те, кто знает Виталия Михайловича, говорят, что он, человек невероятной энергии, человек очень ответственный, непоседливый, вряд ли мог ограничивать себя длиной кабеля СПУ, хотя вполне логично то, что он мог довериться двум опытным бортинженерам, тем более что его обязанностью было включение КЗА в момент запуска ВСУ. Бортинженеры также могли полагаться друг на друга и в конечном итоге не заметили перед окончанием основной программы успешного сдаточного полета угрозы, которую несло с собой рутинное включение ВСУ, поскольку не успели увидеть начавшейся, по-видимому, совсем незадолго до того смертельно опасной потери топлива.

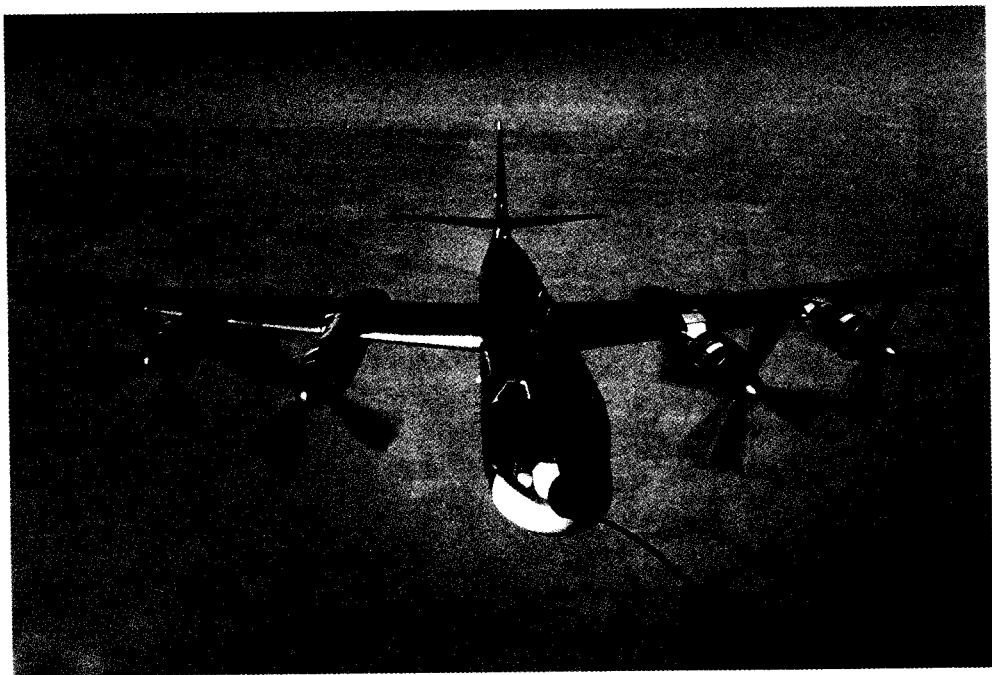
С. П. Авакимов вспоминал, что когда он после катастрофы посетил в больнице находившегося там в течение одного месяца Еяна, то первое, что он сказал: «Очень жаль погибших ребят!» Вячеслава Венедиктова они знали похуже, а вот путь в испытатели Олега Николаева был им хорошо известен, и он был ярким. Олег когда-то прошел полную подготовку и находился в отряде гражданских космонавтов. Поняв, что его очередь (а родился он в 1935 году) может и не подойти, он, стремившийся всегда летать и испытывать сложную технику, добровольно ушел из отряда космонавтов в новую область. Друзья называли его испытателем от Бога...

Неудачу с программой Ту-144 и развал фирмы Виталий Михайлович Кулеш связывал в первую очередь с генеральным конструктором А. А. Туполевым, с его человеческими качествами, образом мыслей и стилем руководства. Это и привело к тому, что Кулеш, будучи летающим ведущим инженером, начальником бригады и заместителем начальника базы, вынужден был согласиться уйти (в 1982 году) на работу в министерство. Для него, человека чрезвычайно активного, неутомимого и привыкшего все делать своими руками, это было болезненным переходом. Довольна была только жена. После многолетнего каждодневного напряжения, итогом которого стал даже ее инфаркт, она обрела наконец какой-то покой... Она знала истинную цену Виталию Михайловичу, с основанием гордилась тем, что он успел сделать на базе и для самолета Ту-144. Она вспоминала не без удовлетворения, что, когда мужа пригласили в министерство, Гаврила Иванович Зудилов позвонил ей и попросил: «Отговаривайте Виталия Михайловича — чтобы он не уходил: без него кончится "144-я"!»

Став прямым начальником для А. А. Туполева, имея возможность сравнить его с другими генеральными конструкторами страны, создате-

лями тяжелых машин Г. В. Новожиловым и П. В. Балабуевым, Виталий Михайловичшний раз убедился, по его словам, что Алексей Андреевич явно уступал и им: «Это флюгер! Уходить от ответственности, лебезить перед начальством — вот что было его сутью. Я считаю, что Андрей Николаевич все положительное, что он сделал для авиации за всю свою жизнь, перечеркнул тем, что поставил во главе фирмы сына. Это его рук дело, и это итог длительной, продуманной работы...»

В. П. Борисов, и не он один, называл летную службу банкой скорпионов. По мнению В. М. Кулеша грех на душу в этом отношении должны взять в основном два человека — А. А. Туполев и Э. В. Елян: «При них тлевшие противоречия разгорелись небывало... Многие видели недобрые человеческие качества не только Алексея Андреевича, но и Эдуарда Вагановича... Приход на базу и к руководству фирмой Валентина Тихоновича Климова был вполне обоснованным. Он был человеком несомненно подходящим, чтобы полностью заменить Алексея Андреевича, хотя за Туполевым оставили должность генерального конструктора. Началась перестройка, кончилось бюджетное финансирование, и далеко не все уже зависело от Климова. К тому же у него личное в какой-то момент возобладало над общественным. Это не добавило порядка на фирме. Что там было дальше, я, уйдя с работы и зарывшись в свою землю, уже не знал. О дальнейших боях на фирме, наблюдать которые не было никаких сил, я только слышал от других...»



*Дозаправка самолета Ту-95МС*

# За все в ответе

Очевидно, что школа испытателей ОКБ Туполева невозможна без инженеров-испытателей. Обо всех рассказать невозможно. Выбор героев в нашей книге и в этом отношении довольно случаен. Но ясно, что об инженерах, тех, кто участвует в летных испытаниях, организует их, анализирует, можно, как и о летчиках, говорить вновь и вновь.

Михаил Владимирович Ульянов, к оценкам и суждениям которого мы уже не раз обращались, — потомственный инженер-испытатель. Причем, как и его отец, Владимир Васильевич, он начинал с рабочих, с помощника моториста...

Владимир Васильевич Ульянов родился в 1905 году и происходил из крестьян. В школу долго ходить ему не довелось: умер отец, у матери осталось восемь человек детей, пришлось идти на заработки, едва освоив грамоту. В родной тульской деревне юным пареньком, кряжистым, чистым, он работал помощником у великолепного кузнеца, научившись у мастера «делать все». Приехав в город, в Москву, он через биржу труда устроился сначала в отпочковавшийся от ЦАГИ Центральный институт авиационного моторостроения — ЦИАМ, а потом попал на завод опытных конструкций Туполева — ЗОК.

В начале тридцатых годов прошлого века А. Н. Туполев активно строил гидросамолеты и торпедные катера. В одной из севастопольских бухт была организована база для проведения натурных испытаний. Специалистов для таких экспедиций подбирали из цеха окончательной сборки, возглавлял экспедицию нередко сам А. Н. Туполев. Однажды механики неудачно завернули гайку, крепившую винт на втулке коленчатого вала, безнадежно повредив внутреннюю резьбу вала. Доложили Туполеву, он часто приезжал на базу и любил, сидя на пирсе, закатав брючины и болтая ногами в воде, ловить ставридку на «самодур». Все были в полном расстройстве от безысходности: летела вся программа испытаний. А совсем молодой и могучий механик Владимир Ульянов, попросив в помощь опытного токаря, взялся исправить ошибку, казавшуюся неисправимой и механикам-корифеям. Взялся — и исправил! После этого по распоряжению Туполева его взяли «на борт», и с этого момента, с 1934 года, Владимир Ульянов летал испытателем на многих туполевских самолетах.

До послевоенного периода механиками в летных испытаниях бывали обычно те же, кто на заводе «клепал» машину, — наиболее доверен-

ные из рабочих. После войны образовалась ЛЭС — Летно-экспериментальная станция. И Владимир Ульянов попал на ЛЭС в числе первых нескольких десятков работников завода.

Интерес к самолетам и аэродрому проснулся у его сына, Михаила Ульянова, с детства. Он вспоминал: «Самая большая порка у меня была от матери — за то, что увел ребят со двора на измайловский аэродром. Мы жили тогда в районе Сокольников. Вот оттуда пешком мы с ребятами и ходили на аэродром. На окраине аэродрома были участки, где мы с отцом сажали картошку...»

Во время войны семья Ульяновых оказалась в Билимбае. К тому времени Владимира Васильевича выгнали с туполевского КБ. Ему повезло



*В. В. Ульянов*

больше, чем многим другим туполевцам, — не посадили, и его охотно «подобрал» авиаконструктор Н. И. Камов, занимавшийся в то время автожирами. Весной 1941 года камовцы полетели на Тянь-Шань — бороться с саранчой. В предгорьях никакая сила, кроме этих самых автожиров, с такой задачей не справлялась. Владимир Васильевич летал на борту автожира — этот оригинальный аппарат без механика летать не мог...

В начале войны на автожирах установили аппаратуру для корректировки огня артиллерии и направили под Ельню, где разворачивалось наше контрнаступление. В первый же день все четыре имевшихся автожира сбили свои. Два из них еще можно было починить, и с этой целью их повезли в Москву. По дороге во время бомбежки В. В. Ульянов получил сильную контузию и ранение.

После этого вместе с фирмой Камова семья Ульяновых эвакуировалась под Свердловск, в Билимбай.

И здесь было много интересного для двух сыновей В. В. Ульянова. В Билимбае шумно работал стенд жидкостного ракетного двигателя, стоявшего на самолете БИ-1. (Г. Я. Бахчиванджи летал на этом самолете и погиб рядом — в Кольцове.) Стенд ЖРД никакого отношения к фирме Камова не имел, но пацаны не упускали возможности посмотреть на «дикушку». В начале 43-го В. В. Ульянова направили в Казань за двигателями для автожира. На моторном заводе он встретился с Туполевым. Андрей Николаевич расспросил о жите-бытье и предложил: «Езжай в Москву, мы будем запускать в серию Ту-2». Ульянов засомневался: «Москва — режимный город!» Через день механику передали пакет документов о том, что Наркоматом обороны он вызывается в Москву. Вскоре и его семья вернулась в свою квартиру — она оказалась незанятой. Н. И. Камов, а также работавший в Билимбае в его подчинении Михаил Леонтьевич

Милю отнесли к переводу Ульянова и отъезду его семьи с пониманием. Более того, они постарались помочь чем могли. Тогда В. В. Ульянов подключился к работе по самолету Ту-2 и прошел долгий, замечательный путь испытателя: от рабочего-умельца до одного из самых толковых и знающих летающих инженеров.

Владимир Васильевич был бортмехаником на первых Ту-4 и первых Ту-16. Потом он перешел на Ту-95 — уже бортинженером. При этом офици-

ального свидетельства бортинженера у него не было. Всего он достиг самообразованием... Вообще это было характерно. На второй опытной машине Ту-95 бортинженером был Леонид Алексеевич Забалуев — тоже человек «без образования», но большой умница и рукодел. Например, тогда это было еще в диковинку, он сам мастеровил телевизор. Из Америки, когда они туда летали на Ту-114, он привез не шубы



*Братья Ульяновы: Михаил и Виталий*

или какое другое барахло для жены, как иные товарищи, а телевизионные детали и редкий инструмент. У Туполева было много таких редкостных работяг с золотыми руками и светлыми головами...

Владимир Васильевич заканчивал свою рабочую деятельность бортинженером на том самом самолете Ту-95, пилотируемом А. П. Якимовым, с которого бросали 50-мегатонную водородную бомбу. Немного об этом уже рассказывалось выше. Это была машина (с бортовым номером «302»), о которой только сейчас становится известно широкому кругу людей. Когда на базе в Жуковском отладили всю бортовую часть, машину перегнали в Багерово. Там провели отработку сбросов макета бомбы. Потом «вышло замирение», СССР отказался от ядерных испытаний, и машину перегнали в Семипалатинск — там стояла дивизия «95-х». А когда Н. С. Хрущев решил показывать «кузькину мать», машину оттуда забрали на куйбышевский завод, там ее отремонтировали и перегнали на аэродром «Оленья», под Мурманск. Оттуда (военные уже) летали на Новую Землю и сбросили там небывалую бомбу. Туполеовцы отошли от этой работы, перегнав машину в Семипалатинск, но подвеску бомбы и снаряжение самолета в исторический полет выполняли туполевские специалисты, в их числе и В. В. Ульянов...

Свой последний испытательный полет Владимир Васильевич выполнил на «95-й» машине. Летали по программе проверки запуска двигателя в полете. Остановленный двигатель никак не запускался, и сели на трех двигателях. Как было определено, бортинженер В. В. Ульянов действовал не вполне правильно. На следующий день он пошел на медкомиссию и сказал, что у него болит сердце, списался с летной работы и ушел на пенсию. Вот такой был самокритичный и шепетильный человек. Сам решил, что раз стал так ошибаться — надо уходить. Это было году в 59-м. Умер он в 1994-м на 89-м году жизни...

Владимир Васильевич был человеком редкостной скромности. Начальник Летно-испытательного комплекса — ЛИКа Н. В. Лашкевич был для него недостижимым человеком. И он, конечно, был очень горд, когда сын занял его место. Не меньше старший Ульянов почитал летчиков и их профессию. «Отец, — говорил М. В. Ульянов, — очень уважительно относился ко многим летчикам. Он много летал с А. Д. Перелетом, с М. А. Нюхтиковым... Перелет был для него божеством. Наверное, имело значение еще и то, что механики были сословием нищим. А у него росли двое ребят (мы с братом), и мама наша не работала. Так что отцу довольно часто приходилось брать в долг у тех же А. Д. Перелета, И. М. Сухомлина...»



*Б. Н. Гроздов*

Патриархальное семейство Ульяновых было хлебосольным, открытым для друзей, уважительным. Ни разу сын не видел отца в непотребном виде или скандалящим... Владимир Васильевич отзывался о своих учителях Е. К. Стомане, М. М. Егорове, Б. Н. Гроздове почтительно в высшей степени. Это передалось и сыну. Заняв кресло Е. К. Стомана, Михаил Владимирович почувствовал не только великую ответственность, но опять-таки еще и гордость отца за него. Позже, когда он возглавил уже базу, в 1996 году, он сохранил всю мебель предшественников и прежний порядок.

Большим авторитетом для Михаила Ульянова был Р. А. Енгулатов. Рауфа Аминовича Енгулатова Ульянов знал давно. Когда он пришел на работу впервые и стал учеником моториста, Енгулатов был уже инженером. Ульянов в своей производственной квалификации продвигался быстро, но для этого приходилось часто сдавать «на разряд». Рауф Аминович состоял в комиссии, которая принимала экзамены, и всегда задавал ужасно трудные вопросы...

Рауф Аминович вспоминал, что вместе с Владимиром Владимировичем занимался сбросами в Багерово 30-тонного макета супербомбы для отработки ее систем. Енгулатов помнил также время, когда на базу пришел долговязый, худющий Миша Ульянов, ставший мотористом на «95-й».

В 1951 году А. Н. Туполев перевел ЛЭС в Жуковский, и здесь на ее основе была организована ЖЛИИДБ. Когда у Миши Ульянова после переезда их семьи из Москвы в Жуковский возникли сложности в школе, в 9-м классе, начальник базы М. Н. Корнеев, хорошо знавший Владимира Васильевича, предложил ему трудоустроить сына на базе. Так и поступили. Это было его доброе дело, которое Михаил Владимирович помнил всегда. Он, работая мотористом, закончил вечернюю школу и никогда не жалел об этом.

О многих работах, в которых участвовал отец, Михаил Владимирович узнал лишь годы спустя. В рукописи книги Геннадия Федоровича Татаринова М. В. Ульянов прочитал, что на первой машине Ту-16 (она имела шифр «88») бортмехаником был его отец. «Я этого не знал, — говорил Михаил Владимирович. — Вот такие были в то время правила (или таковы наши гены). Даже мне отец не говорил (а мы прожили всю жизнь вместе, в одной квартире), что он был механиком на «88-й» машине. Дело не только в закрытости работы, но и в скромности отца». Так же случайно сын узнал, что отец его был бортмехаником на Ту-14, в экипаже Перелета...

Когда сбрасывали супербомбу, ведущим инженером на самолете Ту-95 работал Ю. Г. Ефимов. Однажды Владимир Васильевич спросил сына: «Ефимов получает какой-то новый самолет: пойдешь на него работать?» Это был 1956 год. Михаил оживился: «Ты узнай у него: там есть шассийная гондола?» — «Что так?» — «Замучился я мыть эти гондолы на «95-й»...» На следующий день отец обрадовал сына:

«Слушай, замечательный самолет: никаких гондол нет, и двигатели — на киле!» Михаил загорелся: «Отец, ради бога, пусть он меня заберет!» Так младший Ульянов приобщился к работам по новейшему самолету Ту-22... В вечернем отделении МАИ Ульянов учился в одной группе с известными летчиками-испытателями А. В. Федотовым, Л. В. Фоменко, и у них было чему поучиться. Диплом инженера Ульянов защитил в 1965 году. До 1969 года он безвылазно сидел во Владимировке, где совместно с военными провел все испытания самолета Ту-22К.

Когда заканчивалась работа по Ту-22, на горизонте появился пассажирский Ту-154. Начальник испытательной бригады Ю. Г. Ефимов пошел к Д. С. Маркову (он тогда делал «45-ю» машину, но за ним были еще «22-я» и «154-я») и сказал: «Дмитрий Сергеевич, нам так надоело сидеть во Владимировке, мы там по 10 лет отработали, отдайте нам «154-ю»! А то ребята все разбегутся. Многие уже хотели уйти к П. О. Сухому». Так Марков определил Ефимову «154-ю». И ведущим инженером на первой



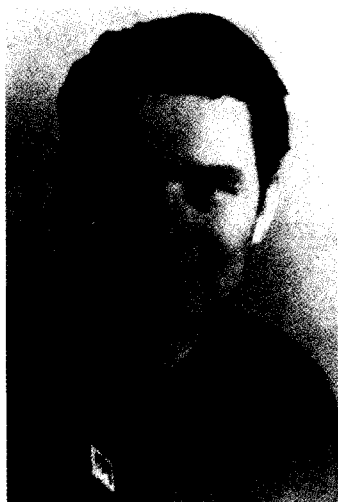
М. М. Егоров



«154-й» машине был назначен Леонард Андреевич Юмашев. Эта первая машина Ту-154 была изготовлена в Москве и собрана на базе в Жуковском...

Ульянов в то время заканчивал во Владимировке программу «ЮКП». «ЮКП» — это открытый шифр системы Ту-22КП — ракетноносца как составного элемента авиационно-ракетного комплекса К-22П с ракетой Х-22П, оснащенной пассивной головкой самонаведения. Говорят, буква Ю в аббревиатуре ЮКП связана с именами двух Юриев: первого командира экипажа опытной машины Ту-22 Ю. Т. Алашеева и первого ведущего инженера Ю. Г. Ефимова.

Великие тренеры и великие режиссеры потому и великие, что могут увидеть и вовремя подсказать своим подопечным самое главное, самое



*Инженер ЖЛИиДБ  
М. В. Ульянов*

недостающее... В первом же испытательном полете машины Ту-22КП на высоте 11 000 м выключились оба двигателя. Высота падала, а двигатели никак не запускались. Это была первая испытательная работа на фирме Туполева молодого летчика-испытателя Бориса Веремея, только что перешедшего на базу с казанского завода. Как мы уже рассказывали, к счастью, в тот день рядом с руководителем полетов находился инженер М. В. Ульянов. Благодаря его подсказке, когда высота стала около 5000 м, Веремей, ни на секунду не терявший самообладания, вспомнил маленькую технологическую хитрость наземных техников, и двигатели запустились на критической высоте.

Систему довели и передали на вооружение. Веремей заслуженно получил за эту работу боевой орден Красного Знамени. Ульянова награда не нашла: возможно, сказалось то, что на момент «раздачи» он работал уже на Ту-154, а испытания «ЮКП» в качестве ведущего инженера заканчивал Г. И. Зудилов. Выйдя из Кремля с заслуженной наградой, Борис Иванович Веремей из первого же автомата позвонил Ульянову домой. Для летчика было полной неожиданностью, что инженера Ульянова, столько вложившего в программу испытаний и доводки самолета, вниманием «обошли». «Он так кипел, а бывало с ним такое крайне редко, что я стал опасаться за сохранность кремлевской стены, — вспоминал, улыбаясь, Ульянов. — Успокоились на том, что мы еще молоды, главные награды впереди, так зачем же «табуретки ломать»...»

В марте 1969 года Ефимов оторвал Ульянова от работы по Ту-22 и привез в Куйбышев, где начали клепать серийные машины Ту-154. Там главный конструктор Д. С. Марков передал директору завода приказ о назначении М. В. Ульянова ведущим инженером на первый самолет. Он



*Вручение Б. И. Веремею ордена «Красная звезда», 1972 г.*

должен был остаться в Куйбышеве для подготовки машины к полетам, для связи с ОКБ и наземной отработки систем самолета. Для Михаила Владимировича это было полной неожиданностью. Просидел он в Куйбышеве до самого конца 1969 года.

О первом полете серийной машины Ту-154 (№ 85001), состоявшемся 26 декабря того же года, немного уже рас-

сказывалось. Для Ульянова это был первый в жизни полет ведущим инженером и первый полет на Ту-154. При заходе на посадку он обратил внимание на то, что стабилизатор не переставлен в посадочное положение. Он несколько раз сообщил об этом по самолетному переговорному устройству — СПУ, но никто в экипаже не среагировал. Командир экипажа Н. И. Горайнов, видимо, почувствовал уже, что руля высоты «не хватает». Он полностью взял штурвал на себя, но самолет продолжал снижаться чрезмерно быстро. Командир увеличил скорость, однако полностью исправить положение ему не удалось: самолет приземлился с большой вертикальной скоростью за несколько метров до полосы — в глубокий снег.

На послеполетном разборе, который проводили главный конструктор Дмитрий Сергеевич Марков и начальник Управления летной службы МАП Олег Иванович Белостоцкий, Горайнов честно признался, что забыл на посадке переложить стабилизатор, а подсказок не слышал, так как у него рассоединился шнур СПУ. Горайнов сказал Маркову, что раз ошибся он — будут ошибаться и другие летчики. Он попросил главного конструктора предусмотреть автоматическую перекладку стабилизатора в соответствии с отклонением закрылков. Пока автоматику разрабатывали, испытывали и внедряли в серию, по той же причине погибло несколько самолетов.

Постепенно испытания «154-й» вошли в нормальный ритм. По программе туполевцы должны были облетать два самолета: «единичку» и «тройку», а «двойка» оставалась на заводе — под установку противошторного парашюта. В целом это была весьма эффективная и успешная испытательная программа. В 1972 году состоялся первый пассажирский рейс самолета Ту-154. В 1973 году Ю. Г. Ефимов ушел на пенсию, и Ульянов стал начальником испытательной бригады Ту-154.

По условиям прочности на «154-й» трижды меняли крыло. Вряд ли это можно отнести к успехам прочнистов ОКБ и ЦАГИ, но что было, то



*О. А. Шишкин, В. В. Сулименков, Э. В. Елян, С. П. Клепачевский, В. С. Агавельян*

было. Нечто подобное случалось и в зарубежной практике. Чтобы улучшить характеристики ресурса, начиная со «120-й» машины, на самолете (уже Ту-154Б) поставили усиленное крыло третьей редакции. И итог работы был, несомненно, успешным. Основного прочниста ОКБ А. П. Ганнушкина уже не было в живых. Руководили работами прочнистов В. В. Сулименков от ОКБ и А. Ф. Селихов от ЦАГИ...

Оба туполевских главных специалиста по прочности, как и Андрей Федорович Селихов, были яркими личностями. Широко образованные, глубокие, интеллигентные люди, они обладали богатым опытом. Мне посчастливилось хорошо знать всех троих. Алексей Петрович был одним из нескольких высоких специалистов, сумевших разглядеть в предложенных мною, совсем молодым инженером, в начале 1960-х годов решениях, скептически встреченных остальными, то, что сегодня американцы называют революцией в проектировании самолетов и ракетно-космической техники, — концепцию использования упругости конструкции. Андрей Федорович поддержал и это направление, и первые наши шаги в постановке междисциплинарных исследований в аэромеханике; это был ученый, видевший перспективу и сыгравший исключительную роль в развитии комплекса прочности ЦАГИ. Владимир Васильевич, известный ученый, лично мне запомнился и дорог вот чем. Короткое время, когда его «ушли» из ОКБ Туполева, он работал в ЦАГИ, и мы имели возможность часто общаться. Он прочел самые первые наброски моей книги о туполевцах и на многое открыл мне глаза. Страшно обидно, оба, и

А. П. Ганнушкин и В. В. Сулименков, трагически и нелепо погибли относительно молодыми. Рано ушел из жизни и А. Ф. Селихов.

«С Ганнушкиным, — вспоминал Ульянов, — была интересная история во Владимировке. После очередного полета “105-й” машины механики обнаружили гофр на нижней поверхности фюзеляжа перед носком крыла. На следующей день из Жуковского прилетела экспедиция во главе с Ганнушкиным. Его привезли к самолету, он скептически осмотрел действительно слабое место машины и спрашивает: “Ну, где гофр-то?” Начальник войсковой части, занимавшейся испытаниями тяжелых машин, показывает: “Ну вот же!” Ганнушкин улыбнулся: «Пока все не собрались, я расскажу вам историю. Академик А. Н. Крылов построил могучий крейсер. Вызывает его командующий Балтийским флотом: “Крейсер потек!” Приехал Крылов, спустился в трюм. Командир показывает ему: капелька висит на потолке. Крылов вынул платок, убрал капельку и спрашивает: “Ну, где течь-то?” “Да вот же!” Крылов примирительно заметил: “Вам надо было вызывать не инженера-кораблестроителя, а врача-венеролога!” Закончив рассказ, Ганнушкин повернулся и ушел. Проблема гофра в тот момент была решена... Но характерно, что это место пришлось усиливать неоднократно: машина все время ломалась в этом районе...»

*В. В. Велеско**П. М. Лещинский**Г. В. Немытов**Б. И. Шаферман*

Самолет Ту-154 оказался весьма удачным — во многом благодаря грамотной работе испытательной бригады базы. Не без гордости Михаил Владимирович говорил потом: «Мне бальзам на сердце оттого, что на “154-й” во время испытаний было мало происшествий. На ней работали хорошие ведущие инженеры. Они готовили испытания так, что летчику с ней было просто и легко...» Все же нелишне добавить, что в испытательных полетах случались на «154-й» и отказы, в нейтрализации которых неоценимой оказывалась помощь экипажу со стороны летающего ведущего инженера Ульянова. И он в критический момент уже не пытался «рыться в своих бумагах», а оперативно находил и устранял опасные сбои систем, создававшие аварийную ситуацию... Урок первого полета даром не прошел...

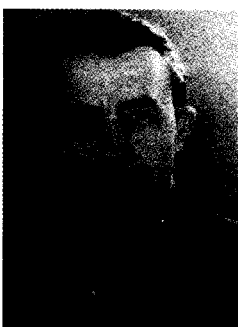
В 1978 году, когда испытательные полеты самолетов Ту-154 на базе практически уже прекратились, Ульянова назначили начальником новой бригады — самолета Ту-160. Уникальным был самолет — тяжелый сверхзвуковой бомбардировщик-ракетоносец стратегического назначения, и соответственно уникальными (как по объему, так и по содержанию программ) были предстоявшие испытания. Начав собирать себе команду, Ульянов первым пригласил в нее Енгулатова. Тогда с их прямым участием началось широкое внедрение прогрессивной магнитной записи, и многое поменялось в обеспечении летных испытаний. Ульянов проработал в бригаде около года, и его из начальников бригады перевели в заместители начальника летно-испытательного комплекса — ЛИКа. Согласился он на эту «земную» работу только потому, что за ним оставили право заниматься машиной Ту-160. Притом удалось договориться о размещении ведущего инженера на месте оператора. Мечтам Ульянова не было дано сбыться, «медицина» не разрешила ему летать на сверхзвуковом самолете, с катапультными установками. Года через два после этого он стал начальником ЛИКа и проработал в этой должности 13 лет.



Ю. Г. Ефимов



Л. А. Юмашев



Б. В. Ивлев



Б. И. Евдокимов

«Интересно, как я попал в начальники ЛИКа, — вспоминал Михаил Владимирович. — Мы с Э. Ф. Крупянским были друзьями. Он ушел работать в МАП начальником 11-го главка. Я в то время закончил все работы по Ту-154, и меня назначили начальником бригады на Ту-160. Я был первым базовским инженером, который начал работать на Ту-160. Проработал, наверное, год на этом деле: программы, перечни для КЗА, внедрение магнитной записи... Когда ушел Крупянский, меня из начальников бригады перевели в заместители к Н. В. Лашкевичу. Но оставили за мной право заниматься Ту-160. Я некоторое время “сидел” и там, и там — на двух стульях. Потом Крупянский предложил мне перейти к нему заместителем — в главк. Я сказал себе, что раз уж попал в “клерки” и оказался оторванным от любимого, летного дела, то можно и согласиться. Крупянский принес министру В. А. Казакову проект приказа о моем переводе в заместители начальника главка. Казаков готов был уже подписать его, но позвонил А. А. Туполеву. А Алексей Андреевич ему отвеча-

ет: “Зачем вы его берете, я его вчера назначил начальником ЛИКа!” Хотя Крупянский сказал Казакову, что это блеф, он получил указание разобраться. Начальник базы Кожевников вызывает меня и дает приказ, подписанный вчерашним числом, о моем назначении начальником ЛИКа. Я говорю Донату Андреевичу, что очень хорошо отношусь к начальнику ЛИКа Лашкевичу: “Уважаемый человек, с которым много работал, заслужил его хорошее отношение к себе, он с отцом много работал. Не могу я его сместить...” Кожевников практически меня прогнал. Пришел я к Лашкевичу, рассказал все и предложил: “Что хочешь, то и делай! Я буду холить и лелеять тебя”. Официально он был назначен заместителем начальника ЛИКа. Выделил я Николаю Васильевичу кабинет и предложил заниматься, например, техническим обеспечением работы наших филиалов. Обида с Лашкевича, кажется, спала. Но он проработал после этого немного меньше года. У него дача недалеко от нашей проходной. Он шел к ней по лесу и около алашеевской дачи упал и умер...”

Михаил Владимирович никак не соглашался с нападками на Лашкевича некоторых туполевцев: «...Да, он любил выпить. Но он не был таким забулдыгой, каким его представляет кто-то. У него в этом отношении был один недостаток: он как выпивал, обязательно должен был поругаться с начальством. Это знали, относились к нему уважительно, и это сходило. Но так, чтобы сопливо-пьяным, на работе — этого никогда не было! Мало кто из ведущих инженеров имел столько заслуг...»

Начиная с 50-х годов ведущий инженер, да и все руководители базы занимались не столько инженерной работой, сколько организационной. Да, ведущий инженер продумывал и писал полетные задания, но гораздо больше времени и сил требовала от него «беготня». Ведущий инженер был главной фигурой, организатором доработки и испытаний опытных машин. И он вынужденно перестал быть носителем высокой науки. Обработкой и анализом материалов летных испытаний занимались расчетные бригады: аэродинамики, прочности, силовых установок и другие. Возглавляли эти бригады великие знатоки своего дела: П. М. Лещинский, Я. К. Тяпин, Б. И. Шаферман, В. В. Велеско, Г. В. Немытов. Через них шла связь с научными институтами и ОКБ. Объем работы по составлению полетного задания был огромным, и ведущий все должен был держать в голове. Справляться со всеми ответственными задачами одному человеку было невозможно.

В 1958 году были сформированы бригады ведущих инженеров по типам самолетов. Бригаду возглавлял, как правило, очень опытный ведущий инженер. На первой опытной машине у него были помощники, которые потом отпочковывались по мере прибытия следующих машин данного типа — в качестве ведущих по этим машинам. На Ту-22 начальником бригады назначили Ю. Г. Ефимова, а его помощником — Л. А. Юмашева. Когда были получены серийные машины, ведущими по ним стали О. И. Белостоцкий, Л. Г. Гладун, В. З. Добровицкий, А. И. Хвостовский, Л. А. Юмашев. Помощниками ведущего инженера, а затем ведущими были также М. В. Ульянов и А. К. Яшуков. Такая же бригада — во главе с

Н. В. Лашкевичем — была по машине Ту-95. В эту бригаду входили А. М. Тер-Акопян, С. Д. Борсук, В. М. Кулеш. После ухода Лашкевича в начальники ЛЭС бригаду возглавил В. И. Богданов. При Лашкевиче Летно-экспериментальную станцию преобразовали в летно-испытательный комплекс. М. М. Егоров руководил бригадой пассажирских машин. Ведущими инженерами в этой бригаде были: В. Н. Бендеров, Е. В. Глубоков, В. А. Ревякин, Н. А. Розенфельд, А. К. Яшуков. Бригаду самолета Ту-128 возглавлял Д. И. Кантор. Ведущими инженерами в этой бригаде были Г. В. Грибакин, Е. П. Заверняев, Э. Ф. Крупянский, В. М. Корнеев, Б. А. Первухин. Потом, с изменением техники, эти бригады, естествен-



*Д. И. Кантор*

но, как-то трансформировались. Пришли новые инженеры: А. Ф. Афанасьев, В. Н. Геннов, О. А. Шишкин. «Особенно следует отметить Давида Исааковича Кантора, — говорил Ульянов. — С подачи М. Л. Галлая старшим дозволялось называть его Додиком. В нем кипела энергия созидателя. Это был человек-тайфун, увлекавший за собой всех и вся. Основным принципом Кантора был лозунг: “Дайте мне работу, а моя задача — сделать ее самой главной”. Человек общительный и корректный, он всегда был окружен молодежью. На него невозможно было обидеться. Многие туполевцы (и сам Андрей Николаевич Туполев не был исключением) умели виртуозно пользоваться известным богатством русского языка. А самым ругательным выражением Кантора

было безобидное: “Не человек, а тубик с дерьмом, чуть нажмешь — вот тебе и пожалуйста!” Величайшим достоянием Давида Исааковича была его легендарная записная книжка. Изрядно потертая, она хранила информации больше иного современного компьютера. Там было все — от кремлевских телефонов до сапожных мастерских, и всем этим он пользовался. Он мог позвонить любому руководителю, объяснить, уговорить, потребовать... Для него важен был итог — продвижение дела».

Когда Ульянова назначили начальником ЛИКа, начальником летной службы был Эдуард Ваганович Елян, а начальником базы — Донат Андреевич Кожевников. Летная служба напрямую подчинялась начальнику базы, однако главные рычаги управления, полетные задания, деньги, табельный учет оставались в ЛИКе. Для назревшего совершенствования организации летных испытаний и, как следствие, основательного повышения их качества и безопасности М. В. Ульянов вместе с Э. В. Еляном объединили усилия. Михаил Владимирович говорил: «Эдуард Ваганович Елян был думающим руководителем и летчиком-инженером экстра-класса. Обеспечивая текущие испытания, он постоянно заботился о дне

завтрашнем. Соблюдение технологической дисциплины — прямой путь к повышению безопасности полетов, и Елян жестко требовал исполнения установленных правил. Многих это раздражало. Эдуард Ваганович не признавал уравниловки, но никогда не старался забрать себе самые денежные программы, его средний заработок не был самым высоким среди испытателей. Эдуард Ваганович считал необходимыми структурные и технологические преобразования в летных испытаниях, и это сильно помогало мне как начальнику ЛИКа».

Раньше на базе бортинженер относился к службе эксплуатации. Ульянов с Еляном организовали отдельную службу бортинженеров и бортмехаников, подчинив их начальнику летной службы. До этого преобразования, которое было принципиально важным, на бортинженере, как уже говорилось, висела вся наземная подготовка машины. За все отвечать на земле, а потом еще летать было очень сложно. Кроме того, был создан институт борттехников нелетающих, они стали выполнять ту подготовительную работу, которую прежде бортинженеры выполняли на земле, вплоть до гонки двигателей. Правда, предполетная гонка двигателей как раз осталась за бортинженером, а все остальные подготовительные работы поручались наземному бортмеханику. (Это сохранилось и сейчас, в 2005 году, но сейчас совсем другая общая обстановка: раньше в ЛИКе было полторы тысячи человек, а сейчас на всей базе — почти вдвое меньше.) Много было преобразований в технологии летных испытаний. Был введен объективный контроль. Была выделена служба спасения, которой был поручен ряд задач помимо обеспечения надежности средств спасения: контроль и подготовка систем жизнеобеспечения, высотного, кислородного оборудования. Впервые была оборудована специальная комната, где летчики могли надеть и проверить высотный костюм, где хранились и проверялись кислородные маски, шлемы, шлемофоны. Были упорядочены парашютная и иные службы. Были отделены тормозные парашюты от «людских», спасательные парашюты — от катапультных, появились носимый аварийный запас — НАЗ, высотный морской спасательный костюм — ВМСК, радиомаяки — за всем этим надо было следить...

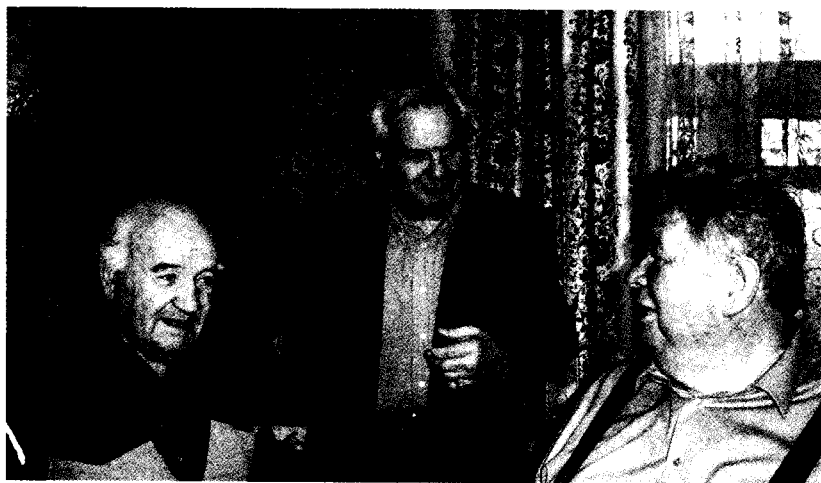


*А. М. Тер-Акопян*

В науке большая доля успеха в решении и самых сложных вопросов заключена в правильной постановке задачи. Так и в летных испытаниях: их эффективность в значительной мере зависит от грамотного построения задания. Роль ведущих инженеров в этом отношении трудно переоценить. Начиналось обычно с того, что ОКБ ставило какой-то вопрос и формулировало какой-то запрос. Ведущий инженер совместно с рас-



четными бригадами в ОКБ и специалистами соответствующих направлений базы составлял программу испытаний. Программа эта рассматривалась обычно на методическом совете. Он определял степень сложности полетов, и устанавливалась сметная цена на программу. В зависимости от градации смету подписывал либо начальник базы, либо генеральный конструктор, либо те, кто в административной иерархии стояли над ними. Методсовет рассматривал также кандидатуру летчика, которую предлагал по согласованию с руководством (уровня начальника летной службы) ведущий инженер. Никакого единоначалия в этом не было. Начальник летной службы не мог сам назначить летчика. Необходимо было благословение методсовета. Потом весь экипаж (от командира до методиста) утверждали приказом по базе. Накануне полета ведущий инженер записывал в плановую таблицу детальную информацию



*К. А. Щербаков, Э. В. Елян, М. В. Ульянов*

о предстоящем на завтра полете. Эту плановую таблицу предварительно рассматривал начальник летной службы, определявший приоритеты в выполнении разных программ и состав экипажа. В конце каждого дня у начальника ЛИКа проходила «оперативка» с участием начальников всех отделов, всех бригадиров, ведущих инженеров, представителей летной службы. На этой «оперативке» плановая таблица, подписанная начальником летной службы, утверждалась начальником ЛИКа. Нарушение этого плана не допускалось: если возникали какие-то сложности в организации полетов следующего дня, о них следовало доложить на планерке, и при необходимости полет отложить. «Вот такая четкая процедура была частью «стандарта предприятия» по проведению летных испытаний, который мы начали разрабатывать вместе с Э. В. Еляном, — говорил Ульянов. — Закончили мы эту работу с И. К. Ведерниковым.

В “стандарте предприятия” четко оговаривалось, какой формы и с какими визами должен быть полетный лист, какие документы необходимы, чтобы начать летные испытания, что должно быть записано в полетном листе, что — в приложении к полетному листу, в полетном задании. Обычно полетный лист отвозили на КДП в ЛИИ. И не всегда можно было везти на КДП то, что было написано в полетном задании (по условиям режима секретности). Полетный лист делался несекретным, а полетное задание — секретным. В полетном листе записывались только основные данные, цель полета и краткое описание задания. Ведущий инженер должен был готовить полетное задание и согласовать его с теми службами и бригадами, которые записаны в этом “стандарте предприятия”. Большую часть работы по созданию “стандарта” выполнил Юрий Георгиевич Ефимов. Руководители ЛИКа уговорили его выйти на работу зимой на четыре месяца. Юрий Георгиевич понимал ситуацию лучше нас, вместе взятых, и он создал документ на многие времена, — говорил Михаил Владимирович о своем учителе. — Замечательный инженер и человек, он был хорошим педагогом и учил нас жизни, чтению, театру. Он однажды костерит меня, а я возьми да скажи ему: “Юрий Георгиевич, ну что вы меня ругаете? Вон Леонард Юмашев — его поругайте!” Он мне ответил: “Миша, Леонард никогда начальником не будет — а ты будешь!”» Это было лет за тридцать до того, как Ульянов стал начальником базы.

Главным документом, свидетельствующим о полной подготовленности летных испытаний, разрешающим каждый полет, является полетный лист. Утверждающий его человек несет полную ответственность за все: за состояние материальной части, готовность экипажа, всех служб, участвующих в испытаниях, за состояние аэродрома, за «погоду»... Михаил Владимирович утвердил таких полетных листов не менее десятка тысяч, в том числе на первый вылет машин Ту-142, Ту-155, Ту-160, Ту-204, Ту-214. Шутливо-серьезно он говорил: «Самым главным летчиком и самым лучшим летчиком за всю историю жуковских летных испытаний, я считаю, был... Петр Михайлович Лещинский. Потому что он “летал” лучше всех. Не держа никогда в руках штурвала, он мог, во-первых, объяснить летчику, что он сделал. И во-вторых, он мог точно посоветовать летчику, как надо подходить к предстоящему полету. Кстати, ярким примером платы за легкомысленное непослушание Петру Михайловичу была авария Бессонова на “45-й” машине, покинутой в полете на большие углы атаки. Это был показательный полет — для летчика ГК НИИ ВВС Михаила Позднякова. Бессонов должен был продемонстрировать ему режимы, на которых он уже бывал. Единственное, что было сказано, что надо удерживать единичную перегрузку. Провели проработку задания у Петра Михайловича Лещинского, обо всем договорились. Ведущий инженер Коля Зайцев написал полетный лист, заполнил планшетку, и после того, как в полетном листе расписался экипаж (Бессонов, Поздняков, Кутаков, Еременко), он

пришел к Лещинскому. Прежде чем подписать, Петр Михайлович предложил: “Коля, давай вот здесь добавим 10 км/час скорости — на самом остром режиме”. Коля Зайцев поправил полетный лист и пошел в летную комнату. Бессонов был еще на обеде. Зайцев отыскал радиста. У радиста находился планшет. Такой планшет для оператора



*Э. В. Елян и Ю. Г. Ефимов в Ле Бурже*

контрольно-записывающей аппаратуры (КЗА) составлял ведущий инженер. И в этом планшете он вместе с бортрадистом Кутаковым поправил минимальную скорость, увеличив ее на 10 км/час. Зайцев, уходя на обед, сказал, что придет проводить самолет в полет. Когда он пришел на стоянку, самолет уже вырулил. Сохранилась единственная запись — внутреннего магнитофона. Все остальное, в частности два МСРП, погибло, их невозможно было расшифровать. По записи видно, что перед полетом Борис Кутаков сказал командиру экипажа Анатолию Дмитриевичу Бессонову, что скорость на режиме им прибавили на 10 км/час. Бессонов ответил, что понял. Перед началом режима Кутаков снова напомнил, что минимальную скорость в задании увеличили на 10 км/час. Бессонов сказал: “Будем делать, как договорились”. При этом он затормозился до скорости, которая была в первоначальном варианте. И попали они на подхват! Бросили машину! А если бы послушали Лещинского, то ничего не было бы. Петр Михайлович — великий человек!

Что же было дальше? У нас материалов — никаких, только эти магнитофонные записи. Мы взяли записи с предыдущего полета и с этого. Николай Федорович Майоров после окончания летной работы занимался в службе объективного контроля обработкой магнитофонных записей — речевых. Он делал эту работу очень искусно. С точностью до полсекунды он расписал все, что было. И когда мы по времени наложили две записи, полета предыдущего и полета, в котором случилась авария, обнаружили вот что. Все команды, а главное, команда на уборку закрылков, шли не соответственно скорости, которая была у самолета, а аналогично тому, как было в предыдущих полетах, — по времени... У него машина была еще на больших углах, скорость ее была относительно меньшей, а он уже убрал закрылки. Никто об этом ему, конечно, не стал говорить, и я ему не говорил. Но с Петром Михайловичем мы это дело анализировали...»

М. В. Ульянов старался рассказать мне как можно больше о туполевских инженерах-испытателях. О некоторых из них известно незаслуженно мало.

Борис Иванович Евдокимов, из раменских крестьян, работал в ЛИИ механиком на Ту-4. Кантор работал там же. Он, перейдя на базу, перетащил туда и Евдокимова, который стал работать на летающей лаборатории Ту-4 с двигателем НК-12. (Была еще одна летающая лаборатория Ту-4 с двигателем ТВ-1 — для самолета «Бычок», тоже с соосными винтами.) Потом вышла машина «96-я», на которой Евдокимов был бортинженером. Продолжил он эту работу на всех модификациях: в частности, на той, на которой был испытан первый самолет-снаряд, ставший потом снарядом Х-20. Так он на «95-х» работал до появления «154-х». Он попал в качестве бортинженера на первую машину Ту-154. Ему не довелось проводить испытания Ту-154 на больших углах атаки, прочностные испытания, потому что они с Суховым, Молчановым и Севостьяновым уехали в Болгарию. Дело в том, что задолго до окончания государственных испытаний четыре самолета были проданы Болгарии. Сначала они возили паломников под болгарским флагом — по всей Африке. И они там пробыли несколько лет...

«Евдокимов работал безошибочно, — говорил Ульянов, — но и у него бывали мелкие промашки. Однажды при работе на “96-й” машине он “прокатил” по бетону самого Стомана. После рулежки надо было “прописать нули” на малом газе. Начальник ЛИСа Стоман решил пощупать колеса — не горячие ли? В этот момент Евдокимову понадобилось, чтобы продуть радиаторы, увеличить режим двигателей. Струей от винтов Стомана унесло по бетону больше чем на сотню метров. Он получил множество ушибов и перелом руки...»

В другой раз при гонке двигателя на «96-й» она «снялась с тормозов» переехала «колодки» и разрубила винтом стремянку, прежде чем двигатель был выключен.

На «154-й» Евдокимов однажды выручил экипаж и высоких пассажиров в сложной ситуации. Был такой исторический полет экипажа С. Т. Агапова на «144-й» в Хабаровск, о котором мы уже рассказывали. М. В. Ульянов вспоминал: «Елян встречал “144-ю” в Хабаровске, а мы выпускали машину здесь. Мы оконфузились очень сильно. Не хватало топлива до Хабаровска, и решили заправить машину охлажденным топливом. В МИКе были необходимые установки, и там можно было азотом охладить керосин. Всю ночь охлаждали это топливо и возили его в самолет Ту-144. Вылет был назначен на раннем рассвете. На борту были А. А. Туполев, А. В. Болбот, зам. министра гражданской авиации И. С. Разумовский. Прогноз по погоде был плохой. Вылет задерживался. Но взошло солнце, летнее солнце! И из всех щелей “попер” керосин! Море под самолетом! Пожарники только успевали смывать...

На обратном пути “вожди” летели уже на “154-й”. Промежуточная посадка была в Новосибирске, и у них не выпустилась нога — основная стойка. Борис Евдокимов знал, что до этого уже были случаи невыпуска ноги из-за каких-то процедур с замком створок шасси. Нужно было хитрое сочетание перегрузки и гидравлического удара, благодаря этому удалось решить все проблемы и совершить посадку...

Евдокимов был человеком надежным, обязательным, за ним никогда не водилось вольнодумства или неповиновения. Вместе с тем он никогда не делал безропотно бездумную работу. Это был грамотный думающий бортинженер. Умер он глупо. Когда пришли на базу новые вожди, они оставили базу без отопления. И еще издали приказ — об усилении режима! В нетопленных помещениях заставляли людей сидеть от звонка до звонка. Он простудился и умер от воспаления легких...

Многих ведущих инженеров никто не вспоминает, — продолжал Ульянов. — Мало вспоминают, к примеру, Егорова Михаила Михайловича. Он был ведущим инженером вместе со Стоманом на АНТ-25. Выпускник пажеского корпуса, он был истинным интеллигентом. Поэтому, что я знаю о его профессионализме, могу сказать, что для нас такие, как он, сделали очень многое. В его деятельности было немало ошибок. Но и им, и другими, кто шел за ним, были сделаны выводы на будущее. Вот тогда, когда из-за тумблера чуть не разбили "85-ю", ведущим на машине был М. М. Егоров. И он штурвал толкал от себя... Г. Ф. Татаринев, вспоминая Егорова, пишет, что на Ту-2 поставили новые колеса и под руководством Михаила Михайловича начали делать рулежки. На четвертой рулежке со все возрастающей скоростью колеса загорелись. Чуть не сожгли при этом самолет. Теперь же у нас каждый пацан, которому доверено написать полетный лист, знает, что после рулежки надо осмотреть колеса. Мало того что сейчас есть возможность замерить температуру, надо проверить все, охладить. И только потом проводить следующую рулежку. Это пришло к нам от старшего поколения.

У них на стоянке больше пяти самолетов не было. А у нас бывало сорок! Но они были первопроходцами. У нас уже был багаж, который мы получили от них. Летчики не должны забывать ведущего инженера, который все им приготовил. У нас были сильные ведущие инженеры: Егоров, Ефимов, Кантор, Белостоцкий, Гладун...

Гладун провел все испытания самолета Ту-22 на заправку. Летчиком у него был Сухов. Они потом с Суховым написали книгу. Книгу они написали также с Бутенко. Но как человек Гладун был непрост. Он мог бросить все и улететь во Владимировку — писать что-то в свое удовольствие. Это был человек не коллективного склада. Потом он стал бригадиром на "45-й" машине — когда она началась... Он мог бы быть не только начальником бригады, но и ЛИКа, и базы — по данным инженерным. Но человеческий "скорпионий" характер помешал ему. Умный, грамотный, но вот такой человек. Гладун пришел к нам на "22-е" машины, по-моему, с 23-го завода. Попал он ведущим инженером на "двойку" — в Казань...»



*Г. Ф. Татаринев*

Ульянов никогда не стремился сглаживать острые углы и никогда не останавливался в строгой критике, если считал ее обоснованной. О Белостоцком он говорил всегда очень уважительно, отдавая ему должное во всем: «Олег Иванович Белостоцкий был, так сказать, старорежимным ведущим инженером, фундаментальным. Никогда он шагу не прибавит, никогда не побегит, никогда ни на кого не крикнет, хотя и был молод в то время. Никогда он не отлынивал ни от какого дела. Была у него машина сначала «единичка», а потом он принял «25-ю». Он честно выполнял свои функции, работал плотно и толково...»

Ульянов был помощником ведущего инженера на Ту-22 у Белостоцкого. Он как-то поручил помощнику подсчитать количество топлива, необходимое для выполнения задания на основе штурманского расчета предстоявшего полета (маршрута, высот, режима). Посмотрев расчет, Белостоцкий сказал: «Миша, добавь 7 тонн!» Ульянов удивился: «Почему 7 тонн?» Белостоцкий ответил: «Больше не войдет».

Опытный инженер (и летчик), Белостоцкий знал, что говорил. На «95-й» машине № 5 они в свое время заблудились. Командиром был Бобриков. Штурман Р. Н. Симовских также был бывалым специалистом, имел даже ученую степень, но тем не менее они заблудились. Из облаков выскочили, а аэродрома нет. Решили сориентироваться по железной дороге. Снизились и попытались разобрать название открывшейся станции. Заходили не раз на малой высоте, и все неудачно (а это Ту-95!), пока не удалось прочесть: «Буфет». Расстроились. А потом Белостоцкий, он был летающим ведущим инженером, увидел велотрек. Он сообразил, что это Тула (в нашей стране был тогда еще один велотрек — только в Риге). После этого они пришли на свой аэродром и сели. Но на пробеге два крайних двигателя встали. Топлива уже не было...

(Удивительно похожая история приключилась в 30-е годы с летчиком-испытателем Джимом Коллинзом. И он заблудился — на одноместном самолете. Он после нескольких заходов сумел прочесть название железнодорожной станции, но это не облегчило его положение. И у него возникли проблемы с подачей топлива, а полет закончился аварией при вынужденной посадке...)

Михаил Владимирович вспоминал: «Ефимов говорил Белостоцкому, что надо бы сделать знак заслуженного ведущего инженера, с главными символами: кирзовые сапоги с крыльями. Ведущий инженер уже тогда, когда я начинал свою инженерную деятельность, не был носителем каких-то особых научных идей. Он не мог уже отвечать за прочность, за аэродинамику, обрабатывать результаты испытаний. По всем основным специальностям были созданы расчетные бригады. Ведущему инженеру надо было просто грамотно построить и организовать испытания. Поэтому — кирзовые сапоги и крылья, а не калькулятор. Ведущего инженера у нас еще называли бегущий инженер. Это немного обидно, но главная его задача — все согласовать и успеть все сделать вовремя, спланировать так испытания, чтобы не было лишних полетов и не было темных пятен. Чтобы все было по делу, а самое главное — безопасно!

При большом объеме испытаний бригады, которые создавались по разным направлениям, сыграли большую роль. Испытания, кроме прочего, — это деньги. И надо было этим процессом руководить. Чтобы дело шло, чтоб каждый знал свое место и не обиделся.

Владимир Александрович Гарцепаев — еще один ведущий инженер, которого следует отметить, — продолжал Михаил Владимирович. — Он пришел к нам с куйбышевского завода. На “45-й” машине с Бессоновым он провел все испытания по отладке автоматизированной бортовой системы управления — АБСУ. Потом он был назначен в бригаду “134-х”, когда оттуда ушел Добровицкий, и затем — начальником бригады на Ту-204. Перед самой выкаткой “204-й” он от нее отказался, сославшись на то, что у него болит сердце. Тогда вместо него назначили Поклада Валерия Николаевича. Он был сначала в бригаде у Кантора, а еще до этого — в бригаде “144-й” и летал на ней, а также на “95-й”. Вот он как раз провел все испытания “204-й”...»

Инна Андреевна Веремей рассказывала мне, что о своем тандеме с сильным ведущим инженером Гарцепаевым не раз тепло говорил Борис Иванович Веремей. Они вместе работали и всегда отлично понимали друг друга.

Так же добро М. В. Ульянов вспоминал о Михаиле Владимировиче Панкевиче: «Это кладезь выдержки и ума. Никогда он не торопится и никогда не опаздывает. Он вышел из доморощенных механиков. Как и я, как и Лещинский, он окончил вечерний институт. Панкевич работал прежде механиком у Сухого. К нам он пришел уже инженером. Его взяли помощником ведущего инженера на машину Ту-144. После этого он провел все испытания машины “тройка” с двигателями Колесова. Это была летающая лаборатория. Входил он в бригаду Бендерова. После “144-й” я перевел его на “204-ю”. Поклад к тому времени уже не летал, он стал начальником бригады, а Панкевич стал летающим ведущим инженером на первом самолете Ту-204. И все серьезные испытания “204-й” связаны с Панкевичем. Сейчас он пенсионер, но работает и занимается “коротким” самолетом Ту-204-300... Здравый, рассудительный человек...»

Первый вылет первой машины Ту-204 состоялся 2 января 1989 года и был необычным. Собирались вылететь до Нового года, но ничего не получилось, и А. А. Туполев распустил всех до 3 января. А 1 января он позвонил Ульянову домой и спросил: «Можешь организовать полеты на завтра? Я связывался сейчас с метеостанцией, и мне сказали, что второго января будет погода, а третьего погоды уже не будет!» Ульянов знал, что начальник базы В. Т. Климов и Ю. Н. Каштанов уехали на праздник куда-то в Прибалтику, а без них призвать разные службы на столь сложную работу будет непросто: ЛИИ мобилизовать, полосу очистить, КДП поднять, организовать все прочее. Ульянов пообещал Туполеву сделать все возможное и сделал. «“Украли погоду”, — говорил он, — и слетали! Подымали машину летчики А. И. Талалакин и В. Н. Матвеев, бортинженер В. В. Соломатин и ведущий инженер М. В. Панкевич. Все прошло удачно. “Вся бригада работала хорошо, а начальник бригады ничего не делал”, — так говорят, когда все хорошо. А когда что-то плохо, виноватый

сразу находится — в лице того же начальника, — улыбался Михаил Владимирович. — На “204-й” хорошо показал себя Анатолий Иванович Кузьмин. Он пришел со “134-х”. Правда, он проработал не много, и его списали по здоровью... Еще один корифей — Владимир Иванович Богданов. Выпускник МАИ, он влился в моторную бригаду КБ, а потом перевелся на базу и работал здесь ведущим инженером. Он провел все испытания Ту-16, а потом перешел на Ту-95, был начальником бригады Ту-95. Его сменил Кантор, а Богданов стал заместителем у начальника базы Кожевникова. Богданов очень много сделал по “95-м”, особенно по первым “морским” машинам. Он много летал. Но рано сошел. У него случился инсульт, и он умер года через полтора после этого... В канторовской бригаде были толковые ребята: Э. Ф. Крупянский, Б. А. Первухин, В. М. Корнеев, Е. П. Заверняев, В. Г. Карпинский. Светлая личность — Карпинский, ведущий инженер, умный, грамотный инженер. Но он быстро понял, что аэродром — не его дело и ушел, во “Внешторг”. В. А. Ревякин, ведущий инженер на пассажирских машинах, перевелся в “Авиаэкспорт” и уехал за границу. Е. В. Глубоков, тоже ведущий инженер, молодой парень с неаэродромными генами, он держался ближе к “верхним этажам” в КБ и при первой же возможности уехал за границу, а потом был в заместителях у Крупянского — в главке. Неплохие ребята, делали хорошие работы, но личности проходящие. Не задержались на базе...



*Б. А. Первухин (справа) за несколько дней до гибели на этом самолете в Ле Бурже*

— А что такое аэродромные гены? — спросил я Ульянова.

— Это когда человек прикипел к этому делу. Вот если

бы меня спросили тогда: “Хочешь ты за границу поехать?” — я бы никогда не поехал.

Особо хотелось бы отметить наших бригадиров-расчетчиков, — продолжал Михаил Владимирович. — Аэродинамик П. М. Лещинский, прочник В. В. Велеско, двигателист Б. И. Шаферман (он был начальником моторной бригады после Я. К. Тяпина). Бригаду самолетных систем возглавлял Георгий Васильевич Немытов. Это был очень интересный человек. Вот если кому и надо отливать памятники, то это в первую очередь



им. Потому что они уберегли нашу фирму от многих несчастий. Это были толковые, опытные люди. Лещинский и Велеско дневали и ночевали на базе. Когда Ефимов взял меня из механиков в ведущие инженеры, он на три месяца посадил меня к Лещинскому, в бригаду. Пропахший керосином, в кирзовых сапогах, я сидел среди его девок. Петя выделил мне стол. В первый раз я увидел там ленточку осциллографа. Он научил меня обращаться с ними. Это была школа...

Все ругают Зосима: такой-сякой, во всем виноват... А он ни в чем не виноват! Это был очень умный, неспешный человек. Может быть, излишне боявшийся ответственности. Если он в чем-то не был уверен, он никогда не принимал решений. Несмотря на то что он был уже в возрасте, под 70 лет ему было, он стал родителем всей магнитной регистрации, использования счетных, вычислительных машин. На базе это все обязательно ему! Набрал молодежь вокруг себя. Впрочем, не всегда ему попадались хорошие помощники...»

В многочасовых беседах с Михаилом Владимировичем мы не раз возвращались к ключевому вопросу: что же произошло с базой?

«А с базой ничего не произошло! — отвечал Ульянов. — Как произошло разделение на три службы? Ушел Алексей Петрович Якимов, не стало Козлова, пришел Елян. Пробессоновская команда начала борьбу за престол. Бессонову страшно как хотелось быть Героем. Ему нужен был какой-то подвиг. Основным подвигом он считал устранение Ельяна! Елян, я считаю, поддался им неправильно. У него была такая жилка “боевая”, он вступил с ними в конфликт. Ему, конечно, не надо было воевать с ними. А он начал конфликтовать с Фирсовым — поэтом... Начал перегонять его в ЛИИ. Потом Бессонов развалил эту машину.. Разделение на три группы произошло уже после Ельяна, его уже не было. “Дуб” тоже был после Ельяна. “Дуб” был при Ведерникове. Это было в послееляновскую эру.

Когда произошла эта заварушка, Туполев решил уволить Бессонова. И уволил. Тогда начиналась эпопея “демократизации”. Бессонов подал в суд. Суд его поддержал. От имени Управления летной службы министерства выступал К. К. Перерва. Никто Туполева не поддержал, и увольнение было сделано юридически неграмотно. Алексей Андреевич был не Андрей Николаевич, который мог бы сказать: уходи, и человек сам бы ушел. Бессонов в условиях демократизации суд выиграл — его восстановили. И тогда, чтобы ослабить влияние бессоновской группы на все службы, летную службу разделили на три... А переход службы под юрисдикцию начальника базы произошел при Еляне. У Ваганыча вспыхнуло чувство великой ответственности перед народом, и он увел эту службу под начало первого лица. Елян был заместителем начальника базы по летным делам. Не ЛИКа — а базы! Так что в последнее время Елян мне не подчинялся. Хотя мы с ним поддерживали великолепные отношения. Никогда в жизни мы с ним не были “в упоре”. Мы всегда с ним договаривались. Он меня всегда поддерживал или объяснял, почему — нет. Я считаю, что хотя Елян — человек вроде бы крутой, но он человек неконфликтный. Неконфликтный...

— Так что же произошло с базой? Это было связано с проблемами страны или казалось что-то иное, “местное”?

— Это было до того, как произошли перемены в стране. Это были чистые проблемы отношений внутри летчиков. И главным образом — финансовые проблемы. Была ведь такая система оплаты у нас, когда основные деньги получались за полеты. Был оклад у летчиков-испытателей, и все остальные деньги они получали за полеты. Полеты расценивались по трем категориям сложности. Был специальный сборник, подготовленный Белостоцким, когда он был начальником летной службы. Он сам в этой шкуре прожил и знал, что деньги — это основной источник проблем и скандалов. Но дальше все зависело от искусства ведущего инженера, потому что нормальный, грамотный инженер писал программу испытаний, копируя этот сборник по степеням сложности. Там хватало одного слова из этого перечня написать, чтобы полет получал сразу первую степень сложности. И так мы все работали. У меня по крайней мере все полеты были... важными. Словом, каждый полет стоил каких-то денег. И летчики — каждый — считали, что ту или иную программу мог выполнить только он! Вопросы оплаты всегда были предметом раздоров. Я помню свою шутку. Кульчицкий отдыхал на диване в летной комнате, и я повесил на его ногу картонку с надписью: “Дешевле первой степени не будить!” Коля смеялся вместе со всеми и на меня не обиделся.

Так что дело все было в деньгах. И никакой идеологии за этим не было. Деньги!

Разделение на три службы было сделано для того, как говорил Алексей Андреевич, чтобы сосредоточить внимание летчиков на наиболее важных, главных задачах ОКБ, таких как Ту-144, Ту-22 М... Так Бессонов попал в никуда. Это вроде как и моральное наказание. Хотя никто никогда не считался, кто из какой летной службы. Все были допущены к полетам на всех самолетах. Если, конечно, летчик из какой-то службы не считал, что кто-то покушается на “его” деньги, и все делал, чтобы чужой на “его” работу не попал. В этом ему это разделение помогало. Возня такая привела к тому, что человек из одной летной службы мог не здороваться с другим. Например, в истории с “Дубом”. Посадили Кульчицкого и Витьку Шкатова, а они друг с другом не здоровались! Вот такая была плохая атмосфера... «Дуб»-то точно на совести Бессонова!»

По убеждению Ульянова, с базой ничего не произошло: нормально, хорошо работали, ордена получали, не так, как раньше, но получали!

Многие чествят начальство. Нередко это субъективно, и с этим Ульянов не согласен, хотя вспоминает и начальство, к которому сам принадлежал, так же строго, критически, как и многих летчиков: «Корнеев был в свое время главным инженером казанского завода. Когда начали делать Ту-4, его забрали главным инженером в ВВС, в дальнюю авиацию. Он был с заводской закваской и с подчиненными не церемонился. Когда Сталин умер, Корнеева уволили из ВВС, и Туполев взял его к себе. При нем база активно развивалась, строилась. Работы было не много. На выходе, в 1954 году, была “95-я” машина, “85-я” уже не летала (ни одна, ни

другая), “семидесятка” не летала, стояла в углу. Было две летающих лаборатории Ту-4, “Бычок”, две машины Ту-16 — заправщики. Потом Корнеев сильно заболел. Что-то у него было с давлением. После этого он ушел в КБ, нашли там ему работу какую-то. А болезнь его была такой, что он несколько месяцев (то ли инфаркт, то ли инсульт) провел на базе, в спальне за кабинетом Туполева. Считалось, что он был нетранспортабельным. После него пришел Благовещенский. Туполев иногда обращался к нему: “Ну, ты, Рождественский!” — “Я — Благовещенский!” — “Ой, я все время эти праздники путаю!” — Туполев говорил это при народе, нарочито... И не один раз. Зосим при Благовещенском был заместителем по летным испытаниям, при этом занимался РЭКом и вычислительными делами. Если кому и ставить памятники, то это Зосиму, за развитие методики летных испытаний.

Благовещенский — это рубака, казак. От него нельзя было ждать никаких решений технических. Указаний летчикам давать он не мог и не хотел. Принимал он в основном решения денежно-бытового характера. Никогда никого не притеснял, никого не выгонял, не изживал. В общем, это были годы благоденствия, как раз в эти годы случилась беда со “144-й”. Нашли двух “рыжих”: Белостоцкого и Зосима. Зосиму объявили выговор за самоустранение от работы. Хотя ни от чего он не самоустраивался. Его Бендеров вытеснил из всех клеточек должностных. Бендеров напрямую работал с Туполевым. Зосима убрали из замов, сделали начальником РЭКа. А Благовещенскому дали заместителя — Кожевникова. Почему выбор пал на него, — говорил Ульянов, — мне неизвестно. Он тяжело переживал всю эту



*А. Н. Туполев и М. Н. Корнеев среди сотрудников*

историю с Бессоновым, с судами. Кожевников перевел летные службы к себе в подчинение — напрямую (с подачи Ельяна). Когда случилась катастрофа с “Дубом”, Кожевникова убрали. Вместо него назначили Климова. Таким образом, получается, что должность начальника базы — это совершенно “козлиная” должность. Ничего ты не можешь. Не можешь принять никакого решения. Счета своего нет! Но когда что-либо происходит, то первый козел отпущения — это начальник базы. Я 13 лет был начальником ЛИКа, были у нас происшествия: сначала с “Дубом”, потом Бессонов машину бросил, потом машина сгорела на стоянке “45-я”, у нее двигатель развалился, как и с “22-й” (две машины у нас так сгорело), потом бросили Ту-160 здесь, в лугах, потом Павлов на “134-й” под Веремея влез — все это отражается прежде всего на начальниках ЛИКа, базы. Я, правда, не пострадал, а Кожевникова убрали, потом Климова убрали. Словом, главный козел — начальник базы...»

Доната Андреевича Кожевникова назначили начальником базы после катастрофы парижской, а «убрали» после катастрофы «Дуба». Пришедшего на базу после него В. Т. Климова Ульянов прежде не знал и рассказывал: «Климову подложил свинью заместитель министра А. В. Болбот. Тогда принято было готовить резерв. В резерв Туполеву Болбот записал Климова. И Туполев начал его “жевать” по делу и без дела. Климов в итоге уволился — ушел в начальники “Авиаэкспорта”. Потом, когда пошла мода выбирать начальников, Климова выбрали вместо Туполева. Приказ об увольнении Туполева был подписан... 1 апреля... Он обратился в суд...

Состоялись выборы. Туполева оставили генеральным конструктором, а Климова — генеральным директором. Туполеву не оставили никаких прав. Климов назначил меня заместителем генерального конструктора по летным испытаниям. Потом состоялись выборы начальника базы. На этих выборах выбрали Пospelова (меня и Крупянского Климов заставил отказаться от участия). Году в 95–96-м Климов назначил меня начальником базы — это было время развала. Тогда зарплату не платили по полгода... На базе работало тогда 3600 человек! А в это время шла сертификация “204-й”, надо было летать! Крутились как могли, но долги росли — миллиардные долги!

— А Валентин Тихонович Климов — это достойная замена Алексею Андреевичу Туполеву или, как говорят иной раз не слишком деликатно, это итог работы горлопанов?

— Нет, горлопаны тут ни при чем. Я тут посыпаю голову пеплом. Я с Климовым познакомился, когда он пришел на базу начальником. Я был тогда начальником ЛИКа и до этого его не знал. Сначала он повесил объявление, когда к нему можно идти. Я к нему не иду неделю, вторую... Он звонит: “Что ты не идешь?” Я отвечаю: “По расписанию — мне ходить некогда. А так — вопросов у меня нет”. Он попросил меня прийти и вообще регулярно рассказывать, что и как. Потом мы нашли общий язык, и было несколько случаев, когда я напрямую выручил его. Я ему говорил так: “Если ты погоришь, то я тебя спасти не могу. А я погорю — ты меня должен выручить”. Поэтому сомнительные бумаги подписывал всегда я. Будь то полетный режим, будь то полетное задание или какое-нибудь

финансовое положение. Например, те же самые летные. Пишем мы смету, явно выходящую за рамки закона, я подписывал за него и сам ехал в министерство. Там у меня уже были налажены связи, знакомые люди, с которыми я знал, как обходиться: Иванов Владимир Тимофеевич, начальник главка, а потом — зам. министра А. В. Болбот, сметная группа... Они помогали оформить необходимые бумаги. Делал я это не для себя, а для базы... Так мы с Климовым жили.

Когда началась заварушка с Туполевым, его освободили и назначили исполняющим обязанности Ю. Н. Каштанова. По тем временам можно было только избирать начальника. Потом состоялись выборы, и мы тогда от имени СТК предложили Климову участвовать в выборах, которые он и выиграл. Он не был генеральным конструктором, а был генеральным директором. Туполев судился. Решением суда он остался в должности генерального конструктора. Но у него не было никаких прав. Оставили ему кабинет, секретаря, зарплату, но он был уже вне игры. И так Климов был — до начала “перестроечных дел”. А потом там произошли всякие истории с новыми руководителями. Пришли новые люди.

На одном из собраний по перевыборам совета директоров Климов взял самоотвод вместе со своей командой — в надежде на то, что массовый единогласный самоотвод не будет принят и не состоится собрание. Но кто-то из его команды его предал и не взял самоотвод. Тогда их самоотвод удовлетворили, а собрание состоялось. И выбрали нового начальника. Стал начальником опять Ю. Н. Каштанов, потому что И. С. Шевчук отказался от должности генерального. А месяца через два-три, когда все успокоилось, Шевчук согласился стать генеральным, но опять же —



*М. В. Ульянов, Л. А. Лановский и А. Н. Чилингаров на авиационной выставке в ЮАР, 1994 г.*

генеральным директором. Ну а потом и это все развалилось: Шевчука сменил В. Е. Александров. Тогда климовская команда оформила постановление правительства, по которому создавался холдинг. И председателем этого холдинга назначили Александрова. Потом Александров стал генеральным директором фирмы. Но это совершенно ограниченный человек... Он меня с работы снял. Назначил Шальнева...

На базе к началу 2004 года, — продолжал Михаил Владимирович, — количество сотрудников сократилось в 5 раз. В Вашей книге описан случай, когда Борисов “разул” колеса на посадке. Этот случай был знаменателен тем, что это был тысячный испытательный полет того года. Каждый полетный лист имел свой номер, и отсчет начинался 1 января. Летели они на “22-й” машине. Юмашев был у него ведущим инженером. “Разулся” он основательно: какие-то колеса из четырех на основных стойках лопнули до реборд. Машину стащили с полосы, потом “переобули” и только после этого прикатили на стоянку... Важно то, что впервые в истории фирмы было выполнено такое количество испытательных полетов в году, который еще не закончился! В последние времена мы делали больше двух тысяч полетов в год! У нас бывало по 20 пунктов в плановой таблице. Причем какие машины! Были полеты на Ту-160, огромные полеты. Ведь приходилось предусмотреть все: состояние полосы, запасные аэродромы и т. д. Объем работ был несоизмеримо-несоизмеримо больший, чем сейчас!

Конфликты летчиков никак не повлияли на состояние базы в целом. Ведь в те времена мы Ту-160 подняли. Переделали ворох работы. Все работало! Наветы, что развалили, разворовали, — это ерунда! По молве — я самый главный разрушитель. Что я украл, кроме того, что ногу отрезали последнюю? Не за что меня корить.

Руководителем стал В. Е. Александров. Он пришел 8 апреля 1998 года, а 9-го я принес ему заявление об уходе в отпуск. Тогда же я заболел — сахар подпер, диабет. Провалился по больницам. Вернулся. В декабре меня уволили, кончался срок моего контракта... Когда к руководству пришел И. С. Шевчук, он взял меня на работу — главным специалистом. Пришлось заново проходить комиссию социально-медицинской экспертизы. Упросил дать право работы по специальности. Сразу же, как только ногу отрезали, научился управлять машиной с ручным управлением...»

Время, о котором рассказывал с болью Михаил Владимирович Ульянов, было (да и остается во многом) очень непростым и противоречивым. Но никто из прочитавших рукопись книги, не упрекнул Ульянова в необъективности. О том же периоде болезненных реформ в ОКБ главный конструктор В. И. Близнюк говорил: «Когда Климова “ушли” (с помощью Минкомимущества и прочих), состоялось собрание, и “пришельцы” не решились поставить варяга. Ведь они с самого начала планировали В. Е. Александрова. А народ очень сильно поддержал Шевчука, он же выходец из нашей фирмы. И естественно, что он пользовался симпатией больше, чем кто-либо другой. Явно уже не подходил Климов. Каштанов тоже не очень подходил. Если Климов был дояльным, то Александров

вреда принес больше, чем Климов. Через какое-то время устроили переворот внутренний. Шевчука на полгода перевели в председатели совета директоров. На его место директором поставили Александрова, который больше всех устраивал эту команду (и Минкомимущества в том числе), которая была заинтересована в том, чтобы распродать фирму по максимуму. Положение у Шевчука было, конечно, трудное, но он держался. Ему поручили эксплуатацию и совет директоров. Но потом ситуация резко переменялась. В. Е. Александров не устроил вновь пришедшее руководство. Удалось поменять их местами. В. Е. Александров и А. К. Пономарев надеялись списать долги за счет вот этого новообразования. Они думали занять там командные высоты, но это не удалось. Перед этим еще назначили у нас генеральным директором Полякова из Ульяновска. Там была поддержка ульяновского губернатора. Александрова понизили и убрали с помощью Полякова. А потом, естественно, стало ясно дальше, что по технике, по эрудиции Шевчук подходил гораздо больше. Поляков был чистым производственником, да и сомнительным в какой-то степени. Сейчас мы надеемся, что мало-помалу выберемся. Мало поддерживает наше руководство нашу военную программу, но все-таки куда-то мы движемся, и мы, конечно, Шевчука поддерживаем. Главный вопрос — финансирование! Нам все обещают, но пока до нас не доходит. Надо встать на позицию Шевчука. Когда дают 20 % на программу нашу — боевую, ну, как ему нас поддерживать всерьез? А там кидают сотни миллионов — по гражданской тематике. Он, естественно, основное внимание уделяет гражданской тематике. А мы уж как-то выкарабкиваемся. Когда мы к нему обращаемся, он нам помогает. Все решения высшего военного руководства, в том числе Верховного Главнокомандующего — по модернизации, по укреплению национальной безопасности, — все правильные! Мы стараемся все это делать: сегодня наши самолеты вооружены высокоточным оружием (ядерным и неядерным), ведем сегодня испытания, модернизируем машины, несмотря на все проблемы и трудности. Сейчас в Казани проводится модернизация и доработка трех самолетов Ту-160. Притом делается почти без денег. У нас там хороший филиал. Делаем вопреки, а не потому что поддерживает кто-то».

Когда Ульянов только-только стал начальником бригады «154-х», привели к нему трех ребят — выпускников МАИ — на преддипломную практику: «Выбери себе любого!» Ульянов поговорил с ними и остановился на одном из них. Тот, кто привел ребят, потом сказал Михаилу Владимировичу: «Ты не того выбрал». — «Почему?» — «Те двое — отличники, а этот — нет!» Ульянов ответил: «Да мне работник нужен, а не отличник!» Сейчас этот парень, «не отличник» — начальник базы Виктор Алексеевич Наумов. Он был помощником ведущего по «154-й», потом стал ведущим инженером на первом самолете Ту-160. Под началом Ульянова работал Яшуков, а следующим в иерархии был Наумов. Потом Яшуков стал начальником бригады, а Наумов — ведущим на Ту-160. Первый опыт нынешний начальник базы получил в бригаде Ту-154...

Как-то я спросил Валентина Тихоновича Климова, прочитавшего рукопись настоящей книги, нет ли необходимости ответить его критикам. Он ответил: «У меня нет никакого чувства вины и нет никакого желания разбираться, что произошло с фирмой (столь давно). Недруги ни-



*В. Т. Климов*

чего не услышат, а единомышленники сами все знают. Не Климов развалил все и не Горбачев — развалилось само!.. Точнее сказать, фирма ту-полевская сохранена! Она единственная в России, у которой в последнее время регулярно выходит какой-то самолет. ОАО «Туполев» успешно работает. Другое дело — АНТК им. Туполева...»

В. Т. Климов сделал несколько письменных замечаний по рукописи, с которыми можно только согласиться.

Правда, не обошлось без деликатного, интеллигентного укола по поводу «интересных старческих воспоминаний “очевидцев”, легко уравнивающих всех, в том числе и людей, которые не смогли себя реализовать». Старость — это необязательно потеря памяти и совести. Все мои дорогие старики-герои поражали ясностью ума и крепостью памяти. Все мои герои, не только старики, реализовали себя в разной степени — вот это точно. Я рад, что успел близко пообщаться с большинством из них, и мне дорого слово каждого из них — независимо от их титулов и званий. Теперь, когда многих из них уже нет с нами, это слово становится общим достоянием.

Но, повторюсь, замечания Валентина Тихоновича также очень ценны для меня. Он писал: «Отношения поколений в профессии, особенно в такой, которая требует постоянного подтверждения индивидуального мастерства, очень сложны. Вам, как никому другому, известно, что требования к летчикам растут ежегодно и человек, который был самым лучшим, например, в 30-е годы, необязательно был бы таким в 50-е. Даже после того, как летчик (штурман, бортинженер) “достиг всего”, ему необходимо ежедневно подтверждать свой класс. Нужно поддерживать физическую форму. Постоянно изучать технику и ежегодно сдавать зачеты. Это очень трудно. А потом приходит время, когда “какой-то мальчик” по всем показателям становится лучше своих учителей. Очень мало людей готовы смириться с этим. Может быть, этим объясняются позиции многих ваших Героев, когда они так часто и необъективно судят своих коллег и товарищей.

Известно, что у каждого человека (а у летчика особенно), есть свой “звездный час” (очень редко это бывает несколько раз в жизни). Все совпадает: опыт, здоровье, собственные ощущения своих возможностей, работа, оценка работы, отношения людей. Это и запоминается, а многи-



ми определяется как лучшее время жизни. Хочется сохранить это состояние, всегда быть в центре внимания. Но жизнь быстро идет вперед и “самыми важными” становятся другие темы и герои.

Из накопленного опыта могу сделать один главный вывод: во всех случаях выбор первых экипажей в нашем ОКБ был оправдан. Эти люди надежно и квалифицированно выполняли свои обязанности. Думаю, что дело было в личных качествах людей, но и в поставленной системе подготовки испытательных экипажей, которая была очень надежной. Экипажи испытательных самолетов были частью огромной системы создания самолетов. Имя командира первого нового самолета входило в историю. И в коллективе, непосредственно связанном с опытными самолетами (в ОКБ имени А. Н. Туполева работало тогда более 16 000 человек, на доводке и испытаниях на ЖЛИИДБ — более 4000 человек), имена этих людей были прямо связаны со своими темами (Ту-144 — Э. В. Елян, М. В. Козлов, Ту-154 — Ю. В. Сухов, А. И. Талалакин, Ту-22МЗ — В. П. Борисов, Ту-95 МС — И. К. Ведерников, А. А. Артюхин, Ту-160 — Б. И. Веремей, С. Т. Агапов, Ту-204 — А. И. Талалакин, В. Н. Матвеев...) Они были “и на слуху, и на виду”. Кстати, летчики очень дорожили своим “имиджем” и были активными участниками жизни коллектива.

И сегодня “молодые” летчики ЖЛИИДБ (С. Г. Борисов, А. Н. Солдатенков, А. И. Журавлев и другие), которым повезло пройти эту школу, несмотря ни на что, также успешно справляются с поставленными задачами. И объективно, они сегодня как летчики сильнее, чем их учителя, что бы последние ни говорили.

Большинство из персонажей — талантливые, ответственные, умные, очень хорошо подготовленные люди. Ни на одной фирме не было такого количества Героев Советского Союза и России, заслуженных летчиков-испытателей. Для получения этих званий были необходимы мужество и настоящий героизм. Эти звания “по блату” не давали. Даже для них необходимо было выполнить сложные нормативы по налету и стажу. И в 80–90-е годы такие возможности на фирме были. Напомню, что мы выполняли более 4000 испытательных полетов и более 1500 транспортных полетов в год.

Для меня большинство персонажей Вашей книги запомнились как профессионалы, способные выполнить практически любые задания. Того же В. А. Севаньяева и весь его экипаж на Ту-155 я буду помнить как Героев, потому что знаю и помню, что это были первые полеты с водородом на борту, а первые запуски двигателей на этом самолете мы проводили, спрятавшись в подземном бункере... В. В. Павлов выполнил первый полет после катастрофы Н. Е. Кульчицкого... В. Н. Матвеев спас Ту-204 в Ульяновске... С. Т. Агапов спас Ту-154 после входа в штопор... А. Д. Бессонов всегда первым летел для помощи другим экипажам в случае тяжелых ситуаций в воздухе... Б. И. Веремей дважды спасал Ту-160... А. И. Талалакин провел на больших углах атаки на самолете Ту-154М больше испытаний, чем все летчики МГА, вместе взятые... Этот список можно продолжать...»

# Ту-204, Ту-334. Талалакин, Солдатенков, Есаян

**К**инорежиссер Сергей Соловьев вспоминал, как он пытался неоднократно разузнать у своего друга Булата Окуджавы, с 17 лет ушедшего на фронт, как было на войне «на самом деле». Однажды тот сказал: «Отстань от меня. Ничего там, кроме гадости, не было». О страшном в войну, о страшном в литературной жизни, о страшном вообще в жизни нашего отечества, чему еще только предстоит открыться во всей полноте в будущем, говорил с болью замечательный русский писатель и гражданин Виктор Петрович Астафьев.

Порой мне кажется, что число заметных людей (даже нашей страны), говорящих не только войне, но о всем советском прошлом без всякой доброты в голосе, более того, с желчью, только возрастает. Словно говорят о чужой стране и будто бы в ее трагическом прошлом не было ничего светлого, не было настоящих патриотов, героев, защитников отечества, гордости культуры, высших духовных поводырей. Как правило, очерняют все и вся даже не те, кто прямо или косвенно пострадал от тирании, которая действительно исполосовала страну. Среди непримиримых немало тех, кто только благодаря советской власти поднялся с самых низов, и тех, кто сами еще вчера были активистами единственной и непогрешимой. В одночасье вчерашние безбожники научились истово молиться и строить храмы — до того, как построить дороги к ним и просто дороги. Нет бы употребить свой критический запал, чтобы увидеть, как сегодня у легко обманываемого народа все более наряду с трезвостью, крышей над головой и сытостью пропадают и зрение, и слух, и голос... Есть обратная сторона у той же медали — глянцевого журналы, с роскошными дворцами, бассейнами, мебелью, хозяева которых ничем особым, кроме этой самой роскоши, похвастать и не могут... И то, и другое — «чернуха», пусть с зарядами разного знака... Ошибки надо помнить не для того, чтобы беречь душу, но чтобы не повторять их. Многие зарубежные «страдалыцы» за СССР и Россию давно открыто мечтали о развале нашей страны, работали и работают в этом направлении совместно со «слабым звеном» внутри страны. Главное для них — это разрушение духовного, нравственного стержня страны...

Я, конечно, боюсь, что в этой книге тоже немало отталкивающего. Но хотел бы, чтобы в памяти читателя как главное осталось светлое и оптимистическое. Писатель Б. Л. Васильев говорил: «Ничто так не потрясает, как трагедия. Когда вы закрываете книгу, герой которой погиб, то тяжесть эта остается, вы носите ее в душе и книгу помните, потому что напоследок получили сильный удар. А если конец счастливый, то это, извините, не книжка. Да, у меня откровенный авторский расчет». Значит, дело не в том, что так было, а так выгодно писателю, автору. Помоему, это нехорошо. Я хотел бы, чтобы мой читатель, прочтя эту книгу, сказал бы себе с гордостью: «Да, многое мы еще не умеем, многого не имеем, многому не научились. Но смотри же, какие яркие таланты, какие потрясающие герои жили и живут среди нас!» Да, они могли «драться» на земле, не прощать друг другу и мелких промашек, завидовать, ревновать — как и самые слабые земные люди. Но каждый из них — командир! — преображался в небе, где в его руках оказывалась машина огромной интеллектуальной и материальной ценности, которую, как и экипаж, в любую долю секунды поджидала любая опасность, к которой летчик должен быть готов как высший профессионал летного дела, как умелый оператор, как опытный инженер, как толковый ученый, как мужественный, бесстрашный человек.

Так же, как думая о «той войне», не забывая ее гадости, предательства, грязи, мы вспоминаем прежде всего героев, положивших жизнь на алтарь отечества, так же мы вспоминаем прежде всего доброе о героях-летчиках... Очень надеюсь, что темное из земной жизни испытателей, которое надо помнить, чтобы не повторять былых ошибок, не только не помешает, но поможет увидеть главное, что возвышает этих уникальных людей: их романтическую любовь и преданность небу, самоотверженное служение сложному, опасному и важному делу, делу страны.

Алексей Петрович Якимов в одном из наших разговоров заметил как-то: «Вот эта гвардия: Горюнов, Борисов, Бессонов, Козлов, Агапов... — пришли к нам “кучей”, так сказать. Новое поколение: скажем, Талалакина, Сухова, Мелешко и других, незаурядных, ответственных профессионалов — стали опекать вот эти “пожилые” уже летчики. Самое хорошее впечатление с первых шагов работы на базе производил, в частности, Талалакин. Помнится, я его натаскивал в испытаниях по отработке запусков двигателей на Ту-134 при высоких температурах. Мыслящий человек, неторопливый, неругачий, глубоко вникающий в существо дела. “204-я” попала в хорошие руки, но не все зависит от летчика...»

Андрей Талалакин учился рядом со мной, на самолетостроительном факультете МАИ, но был на три курса моложе, и по институту я его не знал. В 1963 году он закончил МАИ и параллельно — экстерном — получил также диплом авиационного училища летчиков ДОСААФ в Саранске. Конечно, он знал маевских летчиков того периода, которых довелось знать и мне: Колю Бессонова, Колю Казина, Юру Каленова, Кира Чернобровкина, Толю Грищенко, Валеру Молчанова, Валю Перова, Гур-

гена Карапетяна, Галю Расторгуеву... Каждый из них прорывался в авиацию, особенно в испытатели, с огромным трудом. Имена большинства вписаны в историю авиации, в историю страны, но живыми (и далеко не здоровыми) остались лишь трое...

В Школу летчиков-испытателей Талалакин поступил в 1968 году. Тогда, во время арабских событий, многих военных летчиков не отпустили в Школу из армии, и потому туда прорвалась группа гражданских летчиков с большим налетом, в их числе — Молчанов, Казин, Талалакин. К этому времени Талалакин имел уже значительный опыт инструкторской работы в центре по переподготовке летчиков, где летал на МиГ-15, Л-29, на вертолетах... После успешного окончания ШЛИ молодого летчика направили работать на туполевскую базу.

Доводилось слышать, будто Елян грешил тем, что брал к себе на базу летчиков не столько по их личным заслугам, сколько оглядываясь на авторитет и просьбы их родителей или покровителей. Среди принятых именно таким образом упоминали Талалакина. Когда я не знал ни истории его прихода в ОКБ Туполева, ни его взглядов на летные испытания, ни их результатов, крыть мне было нечем. Сейчас я знаю, что это не так.

Прежде чем показать это, стоит заметить вот что. В массе своей летчики-испытатели, как уже говорилось, — это бывшие военные летчики, имевшие большой налет на самой современной авиационной технике, накопившие обычно к тому же богатый инструкторский опыт. Летчиков-испытателей без «военного» прошлого гораздо, гораздо меньше. У них свои достоинства: во-первых, это, как правило, хорошо подготовленные инженеры. Во-вторых, это редкостные энтузиасты, если не сказать фанатики летного дела, перед которыми двери в современную реактивную авиацию лишь чуть приоткрыты. За свою мечту им приходится бороться особенно настойчиво.

Эти летчики мне близки и дороги. Становление многих из них — сначала как инженеров, аэроклубовских летчиков, а потом уже как летчиков-испытателей — проходило у меня на глазах. С Валерой Молчановым, Колей Казиным, Гургеном Карапетяном мы были однокурсниками... Другие были чуть постарше-помоложе, но они составляли одну семью. Потери в этой семье очень большие — практически погиб каждый второй. И при всем моем высшем уважении к ним это обстоятельство заставляет не только восхищаться ими, но и задумываться: почему среди них погибло так много летчиков-испытателей? Во всяком случае, значительно больше в процентном отношении, чем «военных» летчиков. Думается, причин несколько. Летная подготовка военных летчиков была гораздо насыщенней, основательней. Выше была дисциплина и ответственность — как у летчиков, так и у их руководителей. Гораздо-гораздо шире был выбор: не один-два вуза с бедным аэроклубом (МАИ в основном), а множество воинских частей — армия хороших летчиков, každодневно летавших на новейших машинах с самыми разнообразными задачами.

Но как бы ни была тщательна подготовка экипажей, как бы ни была совершенна техника, «ловушек» слишком много, чтобы аварии и катастрофы в авиации остались в прошлом. Главное — не только помнить и не повторять ошибок известных, но по возможности предвосхитить новые.

С Андреем Талалакиным мы вспоминали известные и поучительные катастрофы, случившиеся, как он предполагал, по сходной причине. Первая — столкновение Ту-134 с Ту-22М, когда операторы со «134-й» снимали на видеопленку характер обтекания участка крыла на Ту-22М. Машины сблизилась слишком смело, и «134-я» не смогла уйти от столкновения... Вторая: ценнейшая опытная машина Ан-70 была потеряна в



*А. И. Талалакин*

испытательном полете из-за того, что самолет сопровождения Ан-10 не сумел отвернуть от «семидесятки», которая выполнила неожиданный энергичный маневр. В момент, когда Ан-70 входил в плотное облако, у него отказали приборы. Чтобы сохранить пространственную ориентацию, командир Ан-70 резко уклонился от входа в облако, а командир сопровождавшей машины к этому не был готов. Не вина, но беда обоих командиров самолетов сопровождения была в том, что, будучи «гражданскими» летчиками, они не получили достаточной подготовки полетов в строю, и, что особенно непросто, — в плотном строю тяжелых машин. Так рассуждал Талалакин... С ним согласны многие.

«Командиры экипажей самолетов сопровождения: и Павлов, и Терский, — полагал А. Д. Бессонов, — мало летали строем. Полет строем — в сущности, боевое маневрирование, с быстрым подходом и отходом, разворотами, четкое следование за ведущим. Это дается школой. Если этого не было первоначально, то потом, в испытательной работе, практически не достигается. Летчики-испытатели периодически проходят проверку техники пилотирования. Обычно проверяют все элементы полета. Но полет строем не проверяли никогда. Вот такое упущение летной службы и привело к тяжелым потерям: гибели экипажей Ту-134, опытного Ан-70, повреждению Ту-22М».

«Ну, при чем здесь летная служба?! — не соглашался М. В. Ульянов. — Когда столкнулись Ту-134 и Ту-22М, вся летная служба была в Фарнборо — вот и делали, что хотели...»

Мы уже говорили о катастрофе выдающегося самолета своего времени — опытного самолета фирмы «Норт Америкен» ХВ-70 «Валькирия». В-70, оснащенный 6 двигателями «Дженерал Электрик» J-93 с тягой по 13,8 т каждый, имел уникальные данные: максимальную скорость поле-

та 3200 км/ч, потолок 25 км, максимальную взлетную массу 250 т, при боевой нагрузке, достигавшей 12,2 т. В испытательном полете опытную машину сопровождали несколько самолетов. Один из них — F-104N — врезался в крыло «Валькирии». Предполагали, правда, без особых доказательств, что пилот самолета сопровождения F-104N не вовремя, в критический момент, перевел взгляд с «Валькирии» на В-58, также сопровождавший «Валькирию».

Кстати, самолет фирмы «Конвэр» В-58, имевший средний радиус действий, также был оригинальным среди американских бомбардировщиков. Построенный по схеме бесхвостки, с треугольным крылом, оснащенный 4 ТРД «Дженерал Электрик» J-79 тягой более 7000 кг каждый, он обладал уникальными данными: максимальная скорость на высоте около 12 км 2300 км/ч и дальность полета без дозаправки 3200 км, максимальный взлетный вес 74 тонны, при боевой нагрузке, включавшей ядерное оружие, 10 тонн. Первый вылет самолета, пилотируемого Б. Эриксоном, состоялся в ноябре 1956 года. На самолете было выполнено множество рекордных полетов, один из подобных перелетов — из Нью-Йорка в Париж, за 3 часа 20 минут, — завершился катастрофой на парижском аэрошоу 3 июня 1961 года. В тот фатальный для Ле Бурже день погиб экипаж майора У. Пэйна. Но, возможно, именно тогда форма в плане «Конкорда», несколько напоминающего бесхвостку В-58, как и «треуголку» В-70, начинала утверждаться в чьем-то мозгу. Идея сверхзвукового транспортного самолета обследовалась, поначалу независимо, английскими и французскими инженерами еще с конца 50-х годов... Было построено менее сотни самолетов В-58, но в отличие от опытной «Валькирии» это был уже боевой самолет.

Обсуждая летчиков, следует помнить, что всегда возможны какие-то объективные осложнения в условиях полета, не связанные с человеком в кабине. При анализе причин катастрофы В-70 предполагали также, что F-104N оказался в зоне действия вихревых структур ХВ-70, что и привело к катастрофическому сближению самолетов. Исследования, проведенные в нашей стране в связи с катастрофой Ту-134 при его сближении с самолетом Ту-22М, показали, что в определенных условиях сближение двух «контактируемых» самолетов может быть неотвратимым. Последняя версия представляется весьма вероятной. Высказывается и такое суждение, что катастрофа В-70, как и катастрофа американского воздушно-космического самолета Space Shuttle Challenger 20 лет спустя, произошла из-за бюрократической спешки и отсутствия связи в самый нужный момент...

Мы говорим здесь об этом, чтобы пояснить почти очевидное. В нашей книге чуть ли не главное внимание уделяется ошибкам, авариям, катастрофам. В этом отношении, как и в поиске наиболее эффективных решений, развитие авиации в нашей стране не является исключительным. Все передовые страны идут примерно одним путем. Работающие в основном совершенно независимо, ученые, инженеры, летчики не только поразительно похожи во многих технических находках, но удивительным образом впадают в схожие ошибки...

Возвращаясь к катастрофе ХВ-70, невольно вспоминаю, как зимой 2002 года волею случая я оказался на автострате в знаменитой пустыне Мохава, в неприметном, но чем-то известном мне городке Бэрстоу. Лишь вернувшись домой, я вспомнил, наткнувшись на старые записи, что памятная катастрофа ХВ-70 произошла... в 11 милях севернее Бэрстоу... И у нас, как и в США, есть географические «точки» (их всего две-три), в которых сконцентрированы аварии и катастрофы опытных машин... Ничего мистического в этом нет. Ничем особым, кроме того, что эти точки расположены в испытательных зонах, они не отличаются.

Как правило, военные летчики-испытатели в летной подготовке имели некоторое преимущество перед гражданскими. Вместе с тем и среди «гражданских» летчиков немало примеров такого испытательского совершенствования и долголетия, каких добились лишь лучшие военные летчики-испытатели. Достаточно назвать имена В. И. Лойчикова, Г. Р. Карапетяна, Ю. Г. Абрамовича, В. М. Семенова...

Редко когда даже летчики одного экипажа, левый и правый, оценивают друг друга в конкретных полетных обстоятельствах и вообще как летчиков, как испытателей достаточно высоко. Еще реже летчики «военные» прощают не только большие, но и малые прегрешения летчикам «гражданским». Разделение летчиков-испытателей на такие две группы, конечно же, условно. Но оно есть. Какая из этих двух групп важнее? Ответ нельзя считать предопределенным. Он зависит от многого. Первая группа сама себе знает цену, она — созвездие таких выдающихся летчиков-испытателей, что не нуждается в защите. А вот за вторую, которая сама дала немало поводов для критики и даже нападок, стоит сказать. Чем сложнее техника, чем строже требования по эффективности летных испытаний, оперативности, экономичности и точности их выполнения, тем выше шансы летчиков высокообразованных.

Трудно представить человека, знающего все тонкости и опасности испытательского дела лучше, чем Громов. Но известна такая полоса его работы в пятидесятые годы, в бытность его начальником Управления летной службы Министерства авиационной промышленности, когда он не без колебаний одобрил приход в испытатели нескольких невоенных летчиков. Именно тогда группа молодых специалистов ЛИИ и его аэроклуба стала настойчиво пробиваться в летчики-испытатели. Молодых инженеров В. С. Елкина, Б. И. Половникова, К. Б. Кабатова, видя их хорошую инженерную подготовку и желание совершенствоваться в летном мастерстве, поддерживали начальник летно-испытательной службы ЛИИ С. Ф. Машковский, а также один из руководителей Школы летчиков-испытателей В. А. Комаров. Громов не раз беседовал с энтузиастами-инженерами. Но понимая их сполна и желая им помочь, он был предельно осторожен. «Я понимаю, вы заражены воздухом, — говорил он основному “ходоку” спортсменов Виктору Елкину, — но я не знаю, как вас использовать...»

Надо заметить, Громов с самых первых встреч с инженерами был очень строг с ними, прямо давая им понять, что профессия летчика-испытателя требует гораздо более серьезной летной подготовки, чем та, что была у них. В связи с этим в какой-то момент он обратился к главному ВВС П. Ф. Жигареву с письменной просьбой принять в военные училища летчиков около десятка инженеров, горячо стремившихся стать испытателями.

Жигарев, несмотря на хорошее отношение к Громову, ответил отказом, сославшись на то, что ВВС и без того регулярно направляют в Школу летчиков-испытателей около 20 лучших своих представителей. В конце концов Громов разрешил трем инженерам пройти некоторый курс подготовки при ЛИИ, после чего двое из них поступили в ШЛИ. Так или иначе, но уже в третьем выпуске Школы летчиков-испытателей было несколько летчиков-инженеров.

Никто из летчиков, даже «обиженные», не держали зла на Громова. Во-первых, знали масштаб его личности, знали как лучшего летчика, летчика-испытателя, человека множества других талантов. Во-вторых, понимали, что прав был Г. Ф. Байдуков, когда говорил о нем: «Он видел нас насквозь, но не давал нам повода подумать об этом». Наиболее благоразумные понимали, что осторожность Громова шла на пользу каждому и на пользу делу. Вспоминая о строгости по отношению к «военным» летчикам — Алашееву, Ковалеву, нельзя забывать, что в своей требовательности Громов не делал поблажек никому.

Идеально сочетание тех и других летчиков, и в больших испытательских коллективах, и в отдельных экипажах. Ясно, что и Михаил Михайлович Громов надеялся использовать лучшие качества как «военных», так и «гражданских» летчиков. Наиболее целесообразно их взаимообогащение, ведь им есть чему поучить друг друга. Думается, именно это обстоятельство, а не связи и «телефонное право» объясняет появление среди туполевских летчиков, как правило военных, также и гражданских летчиков. К их философии, к их пониманию сути развития авиации стоит прислушаться. Узнав поближе одного из них — Талалакина, я определенно могу сказать — он занимает свое, достойное место в истории ОКБ Туполева. То же, наверное, можно сказать в отношении большинства других летчиков. Ведь каждый из них прошел не через одно сито строгого отбора...



*М. М. Громов выступает на 25-летию  
Школы летчиков-испытателей*



Виктор Астафьев говорил, что на его многочисленных встречах с читателями его частенько радовали вопросом: «Как Вы пишете: из головы или просто так?» В конце своей жизни, израненный этой жизнью и уставший труженик, Астафьев на словах отказался писать что-то новое: книг, сказал он, написано много, а что изменилось в человеке?

Чехов утверждал, что он равнодушен к своим героям. М. Булгаков же в противоположность ему призывал коллег-писателей: «Любите своего героя. Иначе вы будете сурово наказаны». Упаси боже, рассматривать себя в том же, писательском ряду, тем более что даже А. П. Чехов (или, скажем, Сергей Довлатов) называли себя «просто» рассказчиками. Я скорее «просто» летописец, пересказчик. И тем не менее выскажусь о своем отношении к своим героям: никогда не скрывал своего восхищения всеми летчиками-испытателями. Уже за сам выбор ими их профессии. Возможную серьезную критику кого-то из летчиков читатель может услышать в этой книге в основном лишь из уст самих летчиков. В отличие от автора, они имеют на это право. Я же хотел бы добавить при этом лишь одно: сами летчики особенно заслуживают уважения, когда способны слушать и слышать. Совсем недавно один из них, один из самых достойных летчиков-испытателей, пытался без тени сомнений в себе убедить меня в очередной «ошибке ЦАГИ». Частность, но она характерна. По его мнению, интерцепторы на наших самолетах имеют большой недостаток — очень низкую эффективность на больших углах атаки, — который связан с якобы ошибочным выбором их положения, вблизи задней кромки крыла. «На больших углах атаки интерцепторы находятся в “тени”», — объяснял мне летчик. Налицо упрощенный (и в чем-то даже ложный) взгляд недостаточно информированного человека. Наверное, подобных и иных ошибочных суждений в этой книге немало. Тем не менее я дорожу каждым словом именно летчиков. И особенно словом тех из них, кто ушел, кто уже никогда этого слова вновь не произнесет. Их становится все больше и больше. Не вижу, почему повышенное внимание к летчикам должно быть обидным для ученых, оценки которых зафиксированы в их научных трудах. Или для инженеров, и они никогда не были обделены вниманием, — скажем, того же А. Н. Туполева. Известно, как сам генеральный конструктор дорожил впечатлениями о машине прежде всего летчиков, их ощущениями и их оценками.

Так же, как и летчики, интересны другие связанные с ними люди, раскрывшие мне свои души. Мое уважение к каждому из них не очень-то уменьшается оттого, что я ясно вижу желание многих из них выставить себя в наилучшем освещении, а других — изрядно «пошерстить». Надеюсь, и читатель сумеет найти свою (или уловить авторскую) меру доверия к каждому...

«Что касается борьбы между летчиками, — говорил И. К. Ведерников, — то вспоминаются слова заместителя Туполева Л. М. Роднянского, сравнивавшего летчиков-испытателей с балеринами. Примы-балерины, как вы знаете, тоже между собой грызутся. Почему? Да потому, что се-

годня летчик летает, летает, налетает тысячи часов (тут тебе и прерванный взлет, и продолженный, предельные режимы), но летчика почти никто не знает. А вот сделал он первый вылет на престижном самолете — стал известен на весь мир. Потому и боролись. Это естественно. И борьба должна быть! Летчик-испытатель — это личность. Он отобран из лучших летчиков, а из них отбирается ведущий летчик-испытатель. Конечно же, это личность: и ответственная, и рискованная, и умная...»

Иван Корнеевич продолжал: «В такой же мере, как в случаях с Еляном (на Ту-144) или с Веремеем (на Ту-160), оправданным было назначение командиром первого экипажа Ту-204 А. И. Талалакина. Во многом это предопределилось тем, что Талалакин много летал с Суховым на «154-й» и накопил большой опыт».

Кто-то из летчиков ОКБ говорил мне, что Талалакин и не рвался, как некоторые другие, на боевые машины. И потому, мол, после Сухова стал ведущим летчиком по «154-й». Тем более что Владимир Николаевич Бендеров в свое время говорил, что на туполевской фирме еще никому, кажется, за гражданскую машину звание Героя не давали. Так что особых претендентов, помимо Талалакина, на «204-ю» и не видели. Ведерников не соглашался с тем, что работа Талалакина ограничивалась лишь гражданскими машинами: «Достаточно вспомнить его вынужденное катапультирование — оно произошло в составе экипажа В. В. Павлова на Ту-160, они покинули машину, когда система пожаротушения не справилась с пожаром двигателей».

Летчики не раз вспоминали требование Нюхтикова: на тех машинах, где летчику не виден хвост, ставить перископ — хотя бы на опытных машинах, машинах с опытными двигателями. Сигнализация лампочками о пожаре была ненадежной. На тех же Ту-22М и у Борисова, и у Бессонова, и у Веремея сигнализация загоралась не раз, происходило, как правило, ложное срабатывание, и экипажи, к счастью, не покидали ценные машины.

Павлов и Талалакин на Ту-160 не успели отойти от аэродрома и на 20 км, когда у них сработала сигнализация «пожар». Ввод в действие огнетушителей — 1-й, 2-й и 3-й очередей — не устранил сигнала «пожар». Самого пожара экипаж не видел, но принял решение катапультироваться. Поспешил он или нет, был ли пожар или нет, этот вопрос фактически остался открытым. Справедливости ради надо сказать, что бывали и такие случаи, когда пожар полыхал, а сигнальные лампочки «безмолвствовали».

М. В. Ульянов утверждал определенно: «У них горели два двигателя, а они тушили один. Действовали совершенно неграмотно, не выключили второй горящий двигатель, не закрыли топливные “пожарные” краны...» Михаил Владимирович говорил о Талалакине сдержанно, но уважительно: «В 1990 году взлетела впервые “204-я”. Почему выбрали в качестве командира Талалакина? Он нормальный, образованный парень. До этого он летал на Ту-154М, провел все испытания на больших углах атаки. Летал на “95-х”, в частности, обследовал на них отказы двигателей при

заходе на посадку... Словом, у него был уже достаточный послужной список, и его выбор не был случайным».

Об одном из уже упоминавшихся эпизодов его испытательской жизни Михаил Владимирович рассказывал: «В полете на “204-й” на большие углы атаки Талалакин был командиром, а Мелешко сидел справа. Между летчиками находился бортинженер. На Ту-204 индикация дисплейная. И если случается какой-либо отказ, то на дисплее появляется наиболее важная, приоритетная информация, например аварийная сигнализация. На больших углах атаки недопустима подобная смена информации, поскольку очень важна информация о скорости, угле атаки, перегрузке. Была сделана доработка: второму летчику был поставлен тумблер, по включении которого запрещалось заменять эту информацию какой-либо другой (так называемый стоп-кадр). При выходе на большие углы атаки Талалакин сказал Мелешко, чтобы тот включил тумблер системы “стоп-кадр”. Почему-то Мелешко вместо этого тумблера включил совершенно другой и по расположению, и по назначению тумблер — аварийной разгерметизации самолета на случай покидания.

В итоге Мелешко на большой высоте открыл клапана разгерметизации, которая произошла почти мгновенно. Вследствие собственного разгильдяйства и Талалакин, и Мелешко оказались без кислородных масок, а бортинженер, человек дисциплинированный, сидел в маске. Оба летчика “вырубались”, и бортинженер Виктор Владимирович Соломатин включил автопилот, отстегнулся, подошел к Талалакину, надел ему маску. Тот пришел в себя, убрал газ и начал снижение. Потом Соломатин стал отхаивать Мелешко. На шести тысячах метров и он очнулся... Вот такой был случай. Я, начальник ЛИКа, должен был как минимум отстранить их от полетов и отправить на медицинскую комиссию: ведь у них в полете была потеря сознания. Если бы я это сделал, их бы списали! Официальной бумаги я писать не стал, хотя происшествию дал огласку. Так это дело для всех прошло благополучно.

Талалакина звали слоном. Все он делал нормально. Но я не помню за ним каких-то быстрых действий. Он был немножко с ленцой или хитрецей. Вот когда он прыгал от Павлова (мы много раз слышали, там все сохранилось, в том числе речевой регистратор), так он сидел молча, молча! Разговаривал только один штурман Еременко — из задней кабины. Он кричал: “Давай прыгать! Давай прыгать!” А летчики сидели молча. И потом, когда Павлов дал команду прыгать, они все улетели...»

Ведерников — один из немногих, кто защищал и защищает Андрея Ивановича Талалакина, ушедшего из жизни в 2001 году. Иван Корнеевич не согласен с его критиками: «Достойных было немало. Выбирали лучших. Мало ли чего мы хотели? Мы даже стеснялись об этом говорить. Хотя все знали, кто чего добивается. Талалакин много работал на макете Ту-204, он ее первым поднял, и он многое по этой машине сделал».

Тепло о Талалакине и его товарищах говорил Э. В. Елян: «Андрей Талалакин был интеллигентом, интеллигентом по натуре! Как и Коля Куль-

чицкий. Только Андрей был помягче. Очень спокойный парень. И летал нормально. Они, правда, с Виталием Баскаковым заблудились тут однажды — что-то у них произошло. Но и все! Летал он неплохо...»

— А Махалин — не интеллигент? — спросил я Эдуарда Вагановича.

— Махалин работает под интеллигента. А те — внутренне интеллигенты. Еще одним подлинным интеллигентом, — продолжал Елян, — был у нас Добровольский. Я его из Куйбышева забрал — очень хороший летчик! Добровольский вел “154-ю” машину и много работал по линии тяжелых машин. Впечатление о нем было самое хорошее. Очень порядочный человек, аккуратный летчик. Спокойный. Именно он впервые спасал машину “154-ю” в Триполи, когда в совершенно дикий ветер сдился на аэродроме, который отказался их принимать. Тоже интеллигент... Володьку я притащил сюда вопреки желанию Васи Борисова. Борисов, наверное, понимал, что это очень сильный и грамотный летчик, но говорил: “Зачем нам нужны лишние!” Мы же с Кантором смотрели вперед: какие нам предстоят работы на ближайшие пять лет по тяжелым машинам — с Володей Богдановым, с Мишей Ульяновым, по другим программам. Внутренними резервами, не оголяя важные направления, обойтись было нельзя. Нельзя же было на такую машину, как Ту-22М, на разовые полеты брать летчиков откуда-то...»

Мнение Бессонова о Ту-204 и командире его первого экипажа было резко критическим: «Владимир Николаевич Матвеев был вторым у Талалакина на Ту-204, а надо бы Матвеева делать первым. (Точно так же на Ту-160 первым надо было назначать Агапова, а он был вторым у Веремея. Веремей получил это в знак благодарности Еяна за поддержку против Фирсова.) Третьим на Ту-204 назначили Махалина, но его убрали из-за слишком едкой критики, которая по сути своей была правильной.

Система управления Ту-204, с его оригинальным штурвалом, — это дерьмо. Другой дефект этой системы — так называемый интеграл, который эффективен при больших углах атаки, но может принести неприятности на посадке. Еще один недостаток “204-й”: криволинейное, неплюское остекление. Кроме того, на этой машине не раз была раскачка на посадке, с частотой 1–2 герца.

Это наше счастье, что из 13 готовых машин летает три, — продолжал Бессонов. — У машины неэффективная, неудачная система управления. Достаточно вспомнить, что при вполне умеренном боковом ветре Талалакин выкатился к краю полосы (шириной 100 м!) и побил столбы фонарей освещения. Как он сам признавался, он боялся давать ногу и применять полное торможение... Это тем более странно, потому что летчики в подобных ситуациях при необходимости используют на других самолетах все: и руль поворота, и нормальные тормоза, и аварийные. Грубые посадки самолета, — убеждал Бессонов, — свидетельствуют о том, что и в продольном отношении система нехороша. А это еще более опасно, чем недостаточная эффективность системы в боковом движении».

Ситуацию со столь нужным стране самолетом Ту-204, испытания и ввод в строй которого сильно затянулись, я просил оценить С. Т. Агапова. Он был явно недоволен тем, как были поставлены испытания машины: «Талалакин слишком много сидел в КБ. Наши основные летчики много работали на самом самолете, а в КБ ездили лишь при необходимости. Надо было ставить на эту машину не его! Я в это время уже не летал, я был “никто”, но свое мнение высказал, я предлагал Матвеева. Матвеев полетел вторым у Талалакина, но у них были натянутые отношения, и это не помогало делу... В Ульяновске на “204-й” испытатели чуть не погибли. Перепутали демпфера, если бы не Матвеев, они определенно разбились бы; только он спас машину...»



*Л. А. Лановский*

Любопытный разговор по поводу самолета Ту-204 состоялся у меня с В. Д. Поповым. Еще в самом начале испытаний этой машины он убеждал главного конструктора самолета Льва Ароновича Лановского, что «летать она не будет». «Я счастлив, что так оно и получилось», — сказал мне Попов.

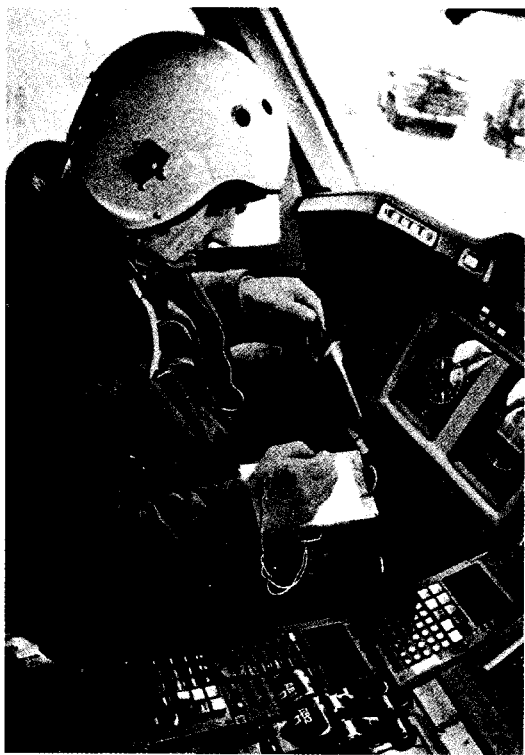
«Как же так? Страна, по Вашему мнению, лишилась столь нужного ей самолета, а Вы счастливы?» — удивился я.

«Имея Андрея Николаевича Туполева, люди фирмы привыкли к тому, что могут делать что хотят и никого не слушать, — возразил Владислав Дмитриевич. — Там нужно убрать половину автоматики. Система управления на самолете никудышная, потому что она чересчур умная! Этот штурвал непонятный. Все были против

“нововведений”. (Мы в свое время отвергли боковую ручку на “Руслане”.) Но на “204-й” мало что изменилось...»

Андрей Талалакин был не очень опытен и не мог показать, что самолет не вышел, не получился, — таково мнение многих. Но не всех. Так же, как далеко не все считают самолет Ту-204 неудачей.

По мнению одних — закономерно, а по мнению других — противостоит то, что именно Андрею Ивановичу Талалакину доверили первый вылет на перспективной пассажирской машине Ту-204. Перед тем он выполнил большой объем испытаний по самолету Ту-154М, и я, разговаривая с ним, проникся уверенностью, что в выборе его на «204-ю» сказались главным образом полученный им опыт и ничто иное. «Все закулисные разговоры, а их было немало с самого начала работы, — говорил Андрей Иванович, — меня как-то мало волновали. Неизбежная в большом коллективе конкуренция в чем-то подстегивает, но она же заставляет нас, грешных, переставать думать, что рядом — твои товарищи и друзья».



*А. И. Талалакин в кабине Ту-204 перед первым вылетом, 2 января 1989 г.*

С самых первых шагов подготовки к летным испытаниям Ту-204 Талалакин видел, что машина эта строилась на основе серьезных достижений науки. Значительным продвижением вперед было, в частности, усовершенствование его аэродинамики. Самолет Ту-204 имеет крыло несколько меньшей стреловидности и несколько большего удлинения, чем Ту-154. Благодаря этому, а также использованию весьма совершенных, суперкритических профилей на машине достигнуто аэродинамическое качество около 18 и увеличено до примерно 0,8 крейсерское число  $M$  полета. Это характеристики, которыми сегодня не могут особо похвастать и западные самолеты. На Ту-204 установлена эффективная система управления, которая позволяет летать при очень малых запасах устойчивости —

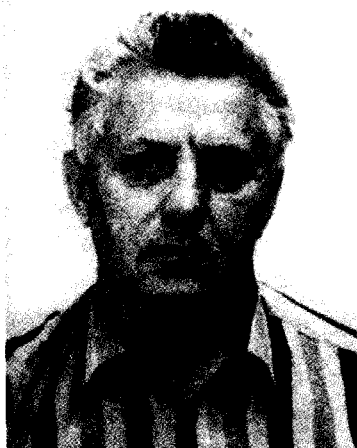
до 2% средней аэродинамической хорды. Тем самым резко снижаются потери аэродинамического качества на балансировку. Для сравнения отметим, что запас устойчивости Ту-154 составляет 20–25% САХ, а «Боинга-737» даже 30–35%! Аэродинамическое качество «Боинга-737» около 14.

На Ту-154 — три двигателя общей тягой в 30 тонн, а у «204-й» — два, с общей тягой в 32 тонны. При этом на «154-й» расход топлива составлял 5–6 тонн в час, а на «204-й» — 3. Как итог, главное достоинство Ту-204 — высокая экономичность. Никогда в прошлом мы этим качеством особо похвастать, кажется, не могли.

Это, а также заложенная в машине надежность определяли ее перспективность. Но работа эта, требующая больших усилий и материальных затрат, была прервана. Много говорят о недостатках двигателя ПС-90, который стоит на Ту-204. И тут та же история. Двигатель этот, несомненно, перспективен, по крайней мере более перспективен, чем заменяющий его на некоторых машинах Ту-204 выжатый до предела по своим характеристикам двигатель «Роллс-Ройс» RB211-535E4В. Двигатель «Роллс-Ройс» принадлежит к семейству, которое начало создаваться почти четверть века тому назад. Он установлен на 17 типах самолетов, имеет рекордные показатели надежности и гарантированные эксплуатационные

тационные преимущества. Опыт его создания, доводки и завоевания им рынка может помочь и нашим двигателям. Двигатель ПС-90 не только весьма экономичен, но и достаточно надежен. Главная проблема этого двигателя — низкий ресурс. Эта проблема естественная и решаемая, но решаемая лишь в процессе эксплуатации. Для доводки и усовершенствования ПС-90 прежде всего нужны деньги... и головы.

Критики машины утверждают, что, может быть, Ту-204 и лучше по аэродинамике. Но ПС-90 строился на тягу 13 тонн, а выжали сейчас из него 16 тонн — за счет того же ресурса. Он перефорсирован, и ему далеко до «Роллс-Ройса». Так или иначе, но на тех трех машинах, которые эксплуатируются в Египте, стоят двигатели «Роллс-Ройс».



*И. С. Калыгин*

Некоторые летчики высказывают недовольство тем, что вместо поворота штурвала на машине для управления по крену используется смещение штурвала влево-вправо. Это можно понять, но вряд ли это принципиальный вопрос, сколько-нибудь негативно влияющий на общую оценку машины, вполне способной решить как минимум наши внутренние задачи пассажирских перевозок на ближайшие годы. Столь же большое значение для огромной России, обреченной быть либо великой, либо никакой, имеет ряд других типов перспективных самолетов. В их числе и Ту-334, который унаследовал многое из полезных решений в самолете Ту-204.

Проектирование ближнемагистрального самолета Ту-334 началось в конце 1980-х годов под руководством Л. А. Лановского, которого в последующем в качестве главного конструктора самолета сменил И. С. Калыгин. Поначалу предполагалось сделать уменьшенную копию Ту-204, но в результате кропотливой совместной работы ОКБ, ЦАГИ, двигательных ОКБ самолет приобрел совершенно индивидуальный облик. В разных вариантах он рассчитан на максимальную скорость 820 км/ч и на дальности полета от 2380 до 4100 км в зависимости от числа пассажиров (от 102 до 126) и типа двигателя (отечественного или зарубежного). По некоторым оценкам, потребность в машинах типа Ту-334 на рынке СНГ до 2010 года превышает 600 самолетов. Ясно, сколь важно увидеть и устранить во время испытаний возможные ошибки проектирования. Но не менее важно активизировать их серийное производство.

Один из летчиков-ветеранов критически оценил работу ведущих летчиков-испытателей самолетов Ту-204 и Ту-334 Талалакина и Солдатенкова, основываясь только на том, что и та, и другая машины очень туго продвигаются в своих программах. «Каков ведущий летчик — такова и

машина, — убежденно говорил он и продолжал: — Я полгода не разговаривал в свое время с главным конструктором, точнее, он не разговаривал со мной, поскольку я резко протестовал против решений, с которыми не был согласен...»

Вряд ли с таким осуждением можно согласиться. Канули в Лету времена, когда проблемы самолета могли быть решены благодаря твердости одного человека — пусть даже летчика-испытателя семи пядей во лбу. Сегодня, когда полеты сведены к минимуму, не только трудно быть хорошим летчиком, но сверхтрудно преодолеть всеобщее критиканство.

Андрей Иванович еще за год до своей смерти возмущенно говорил: «Вместо того чтобы думать, как обеспечить доводку самолета, его планера, двигателей, электроники, мы сами себе ставим палки в колеса, сопя со всех сторон то на самолет, то на двигатель: это, мол, дерьмо, которое никому не нужно. Если бы с пользой действовали люди, которые столь энергично пикируют на Ту-204, мы добились бы большего... Ведь сейчас на самолет работают лишь энтузиасты. Без зарплаты, без тепла в помещениях. А чтобы получить объективное представление о машине, поговорите с теми, кто эксплуатирует ее, например с Юрием Михайловичем Сытником, летчиком "Внуковских авиалиний". Он первым начинал экс-



*Л. И. Лайхтер, П. Н. Руднев, Н. И. Толмачев, С. Д. Сиранчук, А. Д. Бессонов, А. Н. Туполев, К. А. Щербаков, А. С. Мелешко, А. С. Благовещенский, А. И. Талалакин, Б. И. Веремей*



плуатацию машины, а сейчас он — летный директор этой компании. Он может охарактеризовать нынешнее, совсем уж не такое мрачное состояние “204-й” в эксплуатации. А что касается перспективы, то развитие машины надо не оборвать вот сейчас, а продолжать совершенствовать ее. Еще в 1985 году было записано, что машина будет летать в погодном минимуме “ноль на ноль”. А мы в лучшем случае, довели его до “30 на 400”, то есть до такого же погодного минимума, как на “154-й”. А дальше не пошли. То есть по летным характеристикам машина все может, может садиться на аэродромы класса гораздо ниже, чем для “154-й”, но нет времени и возможностей, чтоб рублем поддержать все это дело. Душа болит — дальше некуда».

— Как Вы оцениваете Ту-204? — спросил я академика Г. С. Бюшгенса в 2005 году, по прошествии нескольких лет после разговора с Талалакиным.

— С точки зрения аэродинамики — это отличная машина! — ответил он.

— Она, кажется, мирового класса и ни в чем не уступает ни одной из современных машин своего класса?

— Ни в чем! Но там есть какие-то эксплуатационные вопросы, плохо налажено обслуживание... Поэтому она тяжело идет... Но самое главное, что авиакомпании в этом деле не заинтересованы. Когда я был в Китае и был на приеме у одного из заместителей премьер-министра, я пропагандировал Ту-204 (и Ил-96): «Берите! Отличные машины!» Мне ответили: «Вот когда они пойдут у вас в массовую эксплуатацию, тогда можно будет говорить о чем-то»...

Примерно через год после этого разговора с академиком на международном авиасалоне в Жуковском МАКС-2005 было объявлено со ссылкой на протокол о намерениях, подписанный высокими руководителями двух стран, об интересе Китая к приобретению самолетов типа Ту-204. Окончательному решению, открывающему доступ на огромный рынок этих самолетов, а в перспективе также и Ту-334, должна предшествовать полугодовая опытная эксплуатация самолетов Ту-204 в Китае. Очевидно, китайцев не устраивает то, что на 70% парк их гражданских самолетов состоит из самолетов фирмы «Боинг», в то время как у России есть самолеты примерно такого же качества, но значительно более дешевые...

Общепризнано в мире, что уровень исследований школы ЦАГИ по различным разделам аэромеханики и прежде всего аэродинамики летательных аппаратов весьма высок. Один из ведущих специалистов ЦАГИ в области аэродинамики транспортных самолетов С. И. Скоморохов со своих позиций дает самолету Ту-204 высокую оценку: «Самолет действительно очень летучий. Ну и что? Благодаря этой летучести самолет с пасажирами благополучно сел с двумя остановившимися двигателями. Самолет оснащен прогрессивной системой управления с тройным резервированием. Расход топлива Ту-204 в 1,7 раза ниже, чем у Ту-154. По шуму и по вредным выбросам двигателей самолет удовлетворяет самым жестким международным требованиям. Аэродинамическое качество на крейсерском режиме полета у Ту-204 лежит в промежутке от 17,5 до 18,2,



*Пассажирский самолет средней дальности Ту-204;  
летчик-испытатель А. И. Талалакин (2 января 1989 г.)*

в то время как у Ту-154 оно равно максимум 15. Таков же, как у Ту-204, уровень качества у А-320 и у “Боинга-757”. Произведение аэродинамического качества на крейсерское число  $M$  у Ту-204 равно 13,7. А у “Боинга-757” — 13,5 (при том же крейсерском числе  $M=0,78$ ). У Ту-154 это соотношение (при  $M=0,82$ ) равно 12. Главным образом высокое аэродинамическое качество машины Ту-204 достигнуто благодаря большому удлинению, достигнутому, в частности, вследствие использования сверхкритических профилей. Относительно большая толщина профилей позволила перейти на относительно большие удлинения (если у Ту-154 удлинение по основной трапеции равно примерно 7,8, то у Ту-204 оно составляет 9,9). Причем на Ту-204 удалось увеличить удлинение без повышения веса крыла. Правда, достигнуто это ценой некоторого снижения скорости по сравнению с Ту-154. В какой-то степени это было вызвано началом энергетического кризиса в 1970-е годы. Снижение скорости было связано не только с аэродинамикой, но и с двигателями. Поднялась степень двухконтурности двигателей, и возросли расходы топлива с ростом числа  $M$ . Некоторое увеличение аэродинамического качества на “204-й” (около 0,4) достигнуто также благодаря использованию небольшой вертикальной законцовки крыла».

Один из ведущих специалистов ЦАГИ по динамике полета и системам управления Ю. Ф. Шелюхин не согласен с жесткой критикой системы управления самолета Ту-204. Он говорил: «В. М. Разумихин высказывает недовольство “204-й”, потому что в свое время ни в ЦАГИ, ни в ОКБ

не приняли его концепцию системы управления и его отстранили от работ по “204-й”. По убеждению специалистов ЦАГИ, он стоит на позициях прошлого. В основе своей на самолете стоит прогрессивная цифровая система управления, которая содержит ряд важных элементов: режим автобалансировки, ограничитель угла атаки, предотвращающий сваливание, компенсацию моментов при выпуске механизации, автомат парирования отказа двигателя на взлете... Но тем не менее в ЦАГИ видят пути улучшения системы, связанные главным образом с совершенствованием алгоритмического обеспечения. При этом у нас было и есть полное взаимопонимание с соответствующими специалистами ОКБ: Л. А. Лановским, И. С. Калыгиным, О. Ю. Алашеевым...

Мы считаем, что по “334-й” вопросов по системе управления нет, она доведена. А вот по “204-й” вопросы есть. Причем в ЦАГИ всегда были против использования мини-штурвала, в том виде, который на Ту-204 настойчиво внедряло ОКБ. Неудобство этого центрального мини-штурвала состоит в совмещенности положения по высоте осей его поворота “по крену” и “по тангажу”. На “334-й” при тех же габаритах мини-штурвала эти оси разнесены, и это более удобно.

На “334-й” введен так называемый режим совмещенного управления. После того как летчик бросает штурвал, фиксируются параметры движения самолета — крен и тангаж. Летчикам эта система очень нравится. И мы хотели бы поставить эту систему на “214-го”, потому что там для этого есть все необходимое — надо только взять готовый алгоритм. Все упирается в финансирование ясных доработок».

Категорически не согласен с огульной критикой самолета Ту-204 М. В. Ульянов: «Машина прошла госиспытания. Летает уже 15 лет. Были такие случаи замечательные, когда два двигателя вставали — и ничего! Один случай — когда топлива не хватило, и другой — когда проверяли предупреждение от “раскрутки” двигателя.

Вот говорят, что на “204-й” плохая система управления. Тут заложен во все эти разговоры давнишний конфликт. Конфликт в КБ, а не на базе. Конфликт между О. Ю. Алашеевым и В. М. Разумихиным. Они — антиподы. Систему управления на “204-й” верстал Алашеев. Разумихин и до сих пор говорит, что надо было делать по-другому. Кстати, он сначала переделал систему управления на “334-й”: поначалу она была такой же, как на “204-й”... Разумихин с Бессоновым — это родственные души! Бессонов летал на всех режимах, связанных с отработкой системы управления “45-х”, а ее делал Разумихин. Туполев Разумихина выгнал из этой системы — он ушел к Близнюку и занимался у него Руководством по летной эксплуатации. Разумихин, как и Бессонов, очень конфликтный человек. Очень. Поэтому они — родственные души. И этот тандем “перехлестывает” с оценкой “204-й”. Хотя “204-я” прошла все этапы сертификации...»

К этим словам можно добавить: в мае 2005 года был получен сертификат типа на магистральный самолет Ту-204-300. Был выполнен большой объем сложных испытаний, проведен их анализ и подготов-

лены сертификационные документы в интересах всего семейства самолетов Ту-204/214. Самолет Ту-204-300, которого с нетерпением ждут авиакомпании России, вполне может дать жизнь новому поколению семейства самолетов Туполева. Такую уверенность высказал тогда президент ОАО «Туполев» генеральный конструктор И. С. Шевчук.

«Недавно, — продолжал Ульянов, — произошел уже упоминавшийся случай: за 180 км до аэродрома, на высоте около 8 км (с пассажирами), у самолета встали оба двигателя — оказались без топлива! Экипаж посадил самолет в Омске, практически не промазав, только на 500 м выкатились за полосу. Бездвигательный полет! Нужна ли какая-нибудь реклама?! А попали чисто по-русски: “пришли” откуда-то из Германии, пришли в Новосибирск, снизились, а им говорят: “Ребята, а что вы снизились? У нас погоды нет!” Они пошли в Омск... Двигатели встали. Но на самолете предусмотрен ветровой двигатель, для поддержания давления в гидросистеме. Выпустили “ветряк”, все сработало идеально и сели... Это лучшая защита самолета Ту-204...»

Сравнение двигателя ПС-90А с аналогичным двигателем RB.211-535E4 говорит о близости их основных характеристик. Наш имеет максимальную массу 4700 кг, а конкурент тяжелее на 265 кг. Но у него больше взлетная тяга (соответственно 17 500 и 19 300 кг) и больше удельный расход топлива на крейсерском режиме полета на высоте 11 км, при числе  $M=0,8$  (соответственно 0,595 и 0,633 кг/кг ч).

Самолет Ту-204 не уступает самолетам своего класса А-321-200 и В-757-200. Их максимальный взлетный вес составляет соответственно 103, 89 и 108,8 т; максимальная коммерческая нагрузка — 21, 21,3 и 22,6 т; количество пассажиров — 210, 199, 216; топливная эффективность — 19,2, 19,2 и 23,4 г/пас км. При этом стоимость нашего самолета вдвое меньшая — 25–30, 45–50 и 55–60 млн. долларов.

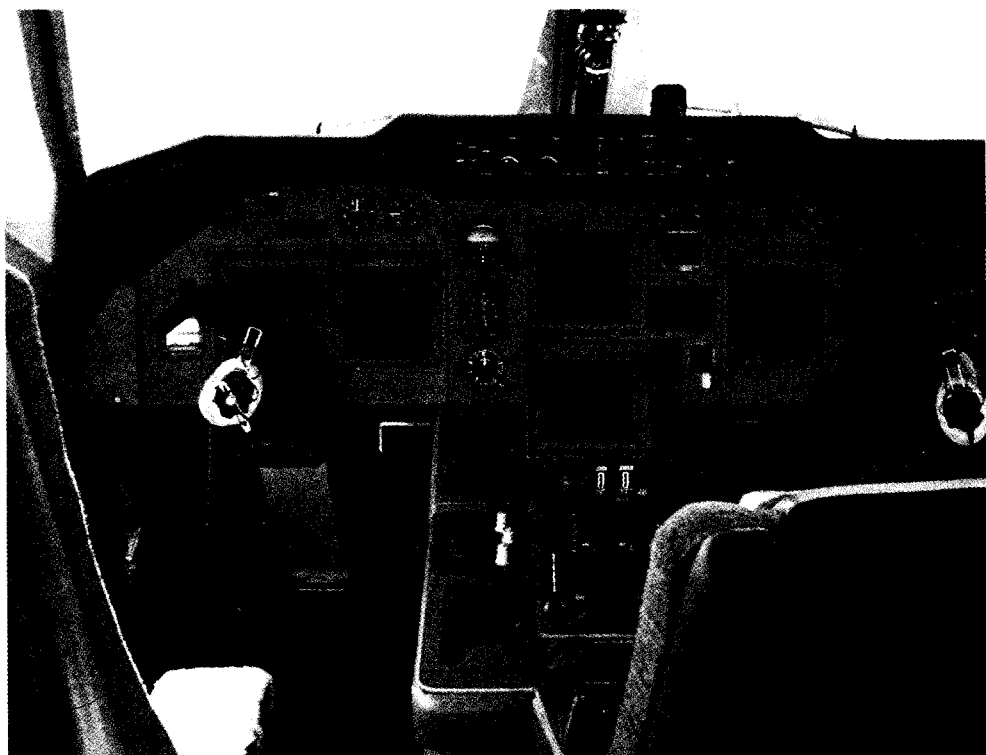
Начальник Летно-испытательного центра ГосНИИ ГА Р. Т. Есаян по поводу экономичности «204-й» говорил: «Она же аналог “Боинга-757”. И ничуть не уступает этому самолету...» Летчик, обеспокоенный развалом отечественного авиапрома, уверен: «Если б был жив Советский Союз, то сейчас “204-х” и их модификаций, а также “334-х” было бы море! Все было бы поставлено, все сделано и доведено». Сын летчика летает бортинженером на самолетах «Аэрофлота», и он рассказывал отцу: «Что греха таить, на Ил-96 в первые годы двигатели ПС-90 пачками снимали — из-за отказов! Сейчас на “96-й” работают эти двигатели, которые прошли 7000 часов без ремонта!» Это обычная история доводки всех выдающихся двигателей...

На фоне скептически настроенных по отношению к собственным машинам некоторых туполевских летчиков яркое впечатление оставил ведущий летчик-испытатель ГосНИИ ГА по машинам Ту-204 — Ту-214 Сергей Николаевич Завалкин. Вообще нельзя не заметить, что высокий профессионализм ряда «гражданских» летчиков-испытателей замечательно сочетается с широким взглядом на весь комплекс проблем отечественной гражданской авиации.

После окончания средней школы в Абакане в 1972 году Сергей Завалкин поступил в Рижский институт инженеров гражданской авиации. Окончив два курса, он перевелся в Барнаульское высшее военное училище летчиков. По окончании училища в 1978 году пять лет служил в строевых частях, летая на различных модификациях самолета Як-28. В 1983 году он поступил в Школу летчиков-испытателей ВВС в Ахтубинске. В 1984 году по окончании Школы остался в Ахтубинске в первом управлении Государственного научно-испытательного краснoзнаменного института — ГНИКИ ВВС, где работал по 1990 год. После этого Завалкина перевели на Казанский авиационный завод (КАПО им. Горбунова) — старшим летчиком-испытателем военного представительства. В 1992 году летчик уволился из армии и поступил на работу в ГосНИИ ГА. Ведущим по Ту-204 Завалкин стал после В. Н. Котовича и С. Д. Осипова, занимаясь с 1995 года машинами Ту-204-100, Ту-204-120, Ту-214.

Естественно, в первую очередь мы заговорили с летчиком о претензиях с разных сторон к системе управления самолета, к мини-штурвалу, вызывавшему столько споров и резких оценок.

«Система управления самолета достаточно сложная, — говорил Сергей Николаевич. — Сложней ее, может быть, и в мире нет. В процессе



*Кабина самолета Ту-204*

испытаний и эксплуатации возникала масса проблем. Эти проблемы были связаны с конструктивными недоработками. Система управления закладывалась в конце 80-х годов. Я начал работать над этой машиной с 1995 года, и почти все модификации прошли через меня: “сотка” (Ту-204-100), “сто двадцатка” (Ту-204-120), Ту-214 и последняя генерация — Ту-214-300. Система управления за это время существенно усовершенствовалась. На машине Ту-214 процентов на 80 недостатки системы управления Ту-204 (в частности, присутствие так называемой ручной балансировки, излишней при наличии автобалансировки) были уже устранены. Сейчас в основном контуре работает только автобалансировка.

С точки зрения пилотирования система управления самолета, как я считаю, достаточно совершенна. Первоначально эта система управления была, наверное, непривычна для Талалакина и Матвеева. Это интеллектуальная система управления. Летчикам старой формации, тем, которые к тому же летали на “204-х” эпизодически, хотелось пощупать все руками, а это интеллектуальная система. Талалакин поднимал машину и потихоньку “въезжал” в ее особенности. К тому же это был летчик как раз интеллектуального склада. Поэтому для него особых проблем с этой системой не было.

Что касается мини-штурвала, то, с моей точки зрения, полезно было бы на этой машине сделать ручку. Потому что управляющие движения как по крену, так и по тангажу в основном где-то в пределах 20–25 мм. С 1998 года я обучаю экипажи порядка десятка компаний, переучил с разных типов самолетов, и проблем у линейных летчиков гражданской авиации с мини-штурвалом не было! Очень быстро привыкают. Потому что система достаточно гармонична. Хотя нюансы возникают. Поскольку обычно на подобных тяжелых, транспортных машинах “прошлого” управляющие движения более размашистые. Кроме того, на таких машинах в порядке вещей “двойное пилотирование”: ход дал, на половину хода возвратил. На “204-й” это неприемлемо, потому что она прямо реагирует на любое отклонение штурвала. Дал крен (отклонил колонку мини-штурвала) — она накреняется, возвратил — она возвращается! Я не помню, чтобы у кого-то возникали проблемы с мини-штурвалом. Проблемы возникали с тем, что совершенно другое оборудование».

— Говорят о некоторых проблемах с экранами мониторов, особенно при дневном свете...

— На первых машинах (Ту-204-100, Ту-204-120, Ту-204-120С) стоят электронно-лучевые трубки, которые через полгода после выпуска “сдаются”. При засветке солнцем эти экраны практически не видны. В яркую солнечную погоду не спасают и шторки. Правда, и шторки совершенствуются, например на Ту-204-300. Но, главное, начиная с Ту-214, появились жидкокристаллические индикаторы. Сейчас их ставят и на “сотку”, так что проблема снята. По четкости изображения эти экраны не идут ни в какое сравнение с электронно-лучевыми трубками. Заметно повысились качество, точность ручного управления, резко снизилась

утомляемость пилотов. С новыми шторками нет проблем даже в яркую солнечную погоду.

— А повышенная летучесть, о которой также много говорят, создает ли это проблемы на посадке?

— На посадке нет летучести! Тут проблема вот в чем. Испытатели, как правило, не стремятся к “переразгону” на посадке, а выполняют посадку на скоростях, предписанных руководством по летной эксплуатации — РЛЭ, — обычно превышение не более 10 км/ч. При этих скоростях грузовой вариант самолета не то что не летуч, он склонен даже к “просадке” на посадке.

Если скорости держать нормальные, вовремя убирать обороты двигателей в процессе выравнивания и приближения самолета к влетно-посадочной полосе, посадка происходит мягко. Если держать скорость на 20–30 км/ч большую, то машина будет гасить высоту на большой дистанции. Тут ничего нового нет...

— А что можно сказать по поводу парусности и сноса машины с полосы при боковом ветре?

— С 1995 года я прошел все программы по боковому ветру, порывы бывали у нас до 18 м/с. Парусность сочетается с уникальной путевой устойчивостью машины! Даже при отказе одного двигателя достаточно одной трети хода педали для парирования отказа с невыгодной стороны. Нет особой проблемы бокового ветра! Я помню, даже Владимир Николаевич Матвеев говорил мне: “Сережа, 10 м/с для нее — труба!” Ничего подобного!

— Но Талалакин сталкивался с проблемами бокового ветра...

— Тогда, возможно, еще были осложнения чисто технического характера по системе управления. Там были проблемы с системой управления и у Матвеева, за что, кстати, он Героя получил... Потому первые испытатели Ту-204 были очень осторожны. Мы также подходили к испытаниям очень осторожно, постепенно, начиная со скорости бокового ветра около 10 м/с. И дошли до совершенно уникальных условий: жесткий ветер с порывами до 18 м/с — никаких уводов относительно центра полосы у нас не было.

— А как вы оцениваете машину по экономике?

— На первом месте Ту-204-300, на втором — Ту-214, на третьем месте — Ту-204-100...

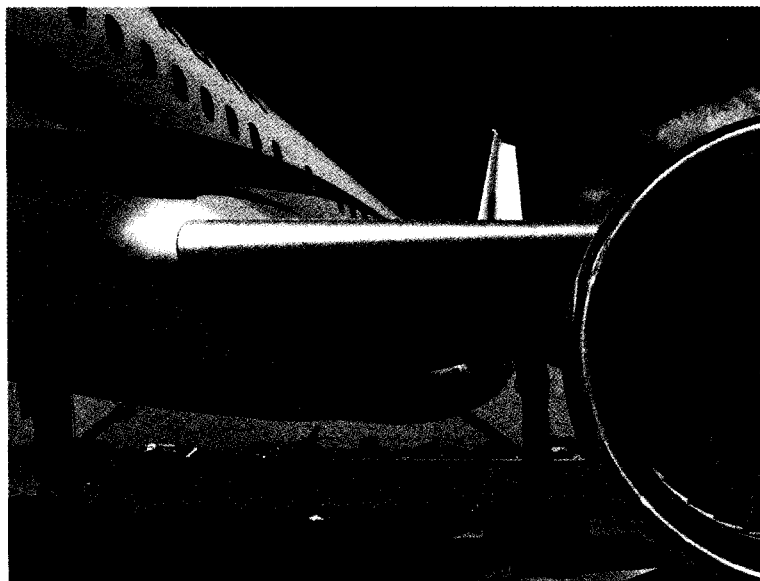
— Я имел в виду сравнение с аналогичными зарубежными машинами и с нашим Ту-154.

— По сравнению со “154-й” расходы топлива примерно в 1,7 раза меньше. А по сравнению с “Боингом-757” расходы меньшие процентов на 25. К тому же у этого варианта “боинга”, который я осваивал в свое время, в 1998 году, столько недостатков, что неудивительно, что он снят с производства. И его ниша заполняется “Боингом-737-800” и “Боингом-737-900”, а также “Боингом-767”».

К тому, что сказал Сергей Николаевич, уместно добавить информацию, представленную ОАО «Туполев» на международном авиасалоне в

Жуковском МАКС-2005. Базовый самолет Ту-204, рассчитанный на 210 пассажиров, с двигателями ПС-90А сертифицирован в соответствии с нормами НЛГС в 1994 г. Грузовой вариант самолета Ту-204С сертифицирован по тем же нормам и с 2000 г. эффективно используется на внутренних и международных линиях, налетав около 11,5 тысячи летных часов. Самолет Ту-204-100 с дальностью полета до 7000 км также сертифицирован по тем же нормам и имеет налет в российских авиакомпаниях (с 1994 г.) более 54 тысяч часов. Самолет Ту-204-120, оснащенный двигателем фирмы «Роллс-Ройс» RB-211-535, успешно эксплуатируется (с 1998 г.) египетской авиакомпанией Cairo Aviation, налетав 12,5 тысячи часов. Эта же компания (а также европейская грузовая компания TNT Express) успешно эксплуатирует самолет большей на 6 т грузоподъемности (27 т) — Ту-204-120С. Еще одна модификация самолета Ту-204-120-СЕ сертифицирована по российским нормам АП-25 и европейским — JAR-25. Самолет Ту-204-300, рассчитанный на перевозку 142–162 пассажиров (в разных вариантах) и дальность полета 9000 км, сертифицированный по нормам АП-25, FAR и JAR, успешно эксплуатируется в авиакомпании «Владивосток авиа». Заявки на этот самолет уже поступили от авиакомпаний «Трансаэро», «Красэйр», «Дальавиа» и др.

Самолет Ту-214 с увеличенной до 110,75 т взлетной массой, являющийся развитием Ту-204, с 2001 г. надежно эксплуатируется российскими авиакомпаниями (в течение 28,4 тысячи летных часов). И этот самолет сертифицирован по всем нормам. Имеется перспективная грузовая версия самолета Ту-204F, с грузоподъемностью 32 т.



*Пассажирский самолет Ту-204*





*Самолет Ту-204 в полете*

Все самолеты семейства Ту-204/214 удовлетворяют стандартам ИКАО по шуму и эмиссии. Эти объективные данные, а также беседы на авиасалоне со специалистами авиакомпаний и авиационной промышленности убеждают в том, что семейство самолетов Ту-204/214 имеет отличный потенциал. Генеральный директор авиакомпании «Дальавиа», эксплуатирующей самолет Ту-214 с двигателями ПС-90А, П. И. Севастьянов заявил: «Жизнь показала, что, сделав ставку на пополнение нашего авиапарка самолетами отечественного производства, мы не ошиблись».

— Как вы оцениваете состояние дел с двигателем ПС-90? — спросил я С. Н. Завалкина. — Кажется, он заметно совершенствуется — и по надежности, и по трудоемкости обслуживания, и по экономичности?

— Совершенно верно! С середины 90-х годов, когда шли двигатели с промежуточной опорой, у нас было чрезвычайно много проблем. Доработанный двигатель ПС-90А (без промежуточной опоры) мы считаем достаточно надежным. Мало того, сейчас изменены параметры и конфигурация лопаток, проведены другие мероприятия, которые позволили осуществлять безопасный взлет на одном двигателе («прерванный взлет») на аэродромах, расположенных на высотах до 2 км. При этом на чрезвычайном режиме взлетная масса Ту-214 составляет 111 т, а у Ту-204-300 — 107,5 т.

— Каковы, по-вашему, перспективы машины в эксплуатации нашими и зарубежными авиакомпаниями?

— Последняя машина, Ту-204-300, по своим экономическим показателям намного выше Ту-204-100. Но, поскольку у нее укороченный фюзеляж, она не всем компаниям выгодна. Все же перспектива у этой машины очень большая — и за рубежом, и у нас. Единственное, чего не хватает нам, это государственной политики. Вообще-то жизнеспособны все машины ряда Ту-204 — Ту-214. Самолеты Ту-204-100 немного устарели по системе управления, их надо довести до современного уровня, по

тем же экранам... Но все основные огрехи, которые были выявлены в процессе летных испытаний, устранены на Ту-204-300.

— А каков опыт эксплуатации грузовых машин Ту-204?

— Опыт большой: и у нас, и у египтян. Машины очень эффективны. Мне довелось полетать в Европе. По экономическим показателям наши самолеты бьют всех зарубежных «партнеров». «Грузовики» иностранного производства — это, как правило, старые списанные пассажирские машины, им по 20 и более лет, а наши машины — новые.

— Но приходилось слышать, что мы по своей традиции безобразно обеспечиваем эксплуатацию и ремонт...

— Вот! Это действительно так.

— Но это тоже разрешимая задача, если только государство возьмется за дело со всем пониманием важности стоящих задач и всесторонней прибыльности отрасли.

— У нас еще не доведена система подготовки экипажей на эти машины... До сих пор имеются всего два тренажера: один — в Ульяновске и второй — в Санкт-Петербурге, притом далеко не совершенные.

— Были бы деньги, и эти тренажеры привели бы в порядок и подняли бы уровень подготовки на них...

— Конечно!

— Удивительное дело: летчики ГосНИИ ГА, летающие на Ту-204 и Ту-334, — большие патриоты этих машин, чем иные туполевские испытатели. Я уже не говорю о том, что они большие патриоты, чем руководители страны.

— Дело в том, что мы стараемся работать на отрасль. И потом, в большей степени, чем летчики промышленности, мы общаемся с теми подразделениями гражданской авиации, которые эксплуатируют эту технику. Поэтому за недостатки машин они с нас спрашивают в первую очередь. У туполевских летчиков (они, безусловно, хорошие специалисты) интерес к испытанным машинам пропадает со временем. У них появляется на очереди или какая-то новая модификация, или какая-нибудь важная работа — просто они про свои машины, мягко говоря, забывают...

— Но с Ту-144 летчики ГосНИИ ГА (может быть, напуганные Бугаевым или еще кем-то) были не столь патриотичны, в отличие от летчиков ОКБ. Вот в чем парадокс...

— Что касается патриотизма. Когда кому-то выгодно, чтоб страну заполнили «иномарки», с этим трудно бороться. Практически невозможно.

— Да, корысть высоких чиновников очевидна... Но попустительство и потворство им ведет к экономической и политической деградации страны — так нам нужны, особенно в ближайшей перспективе, свои, собственные самолеты.

— Мы занимаемся также сертификацией иностранных самолетов. И знаем, как та же Канада поддерживает своего производителя и делает все, чтобы Россия купила их самолет. Когда мы сертифицировали в Канаде «челленджер», мы уже знали, что национальный резервный банк

Канады выделяет нашей стране для приобретения этих самолетов 4 миллиарда долларов в кредит.

— Многие наши специалисты участвовали в сертификации иностранных самолетов, продвигаемых на наш рынок. Какое у Вас впечатление об этом процессе?

— Я убедился, что мы (при всех наших собственных недостатках в разных отношениях) гораздо строже, чем иностранцы, подходим к проблеме сертификации в том, что касается безопасности полетов. Даже в РЛЭ они могут выдавать данные, которые являются рекламными. У меня на канадском Regional Jet фирмы «Канадэйр» было сваливание на взлете...

— Да что Вы говорите!

— Да, да. Потому что мы выполняли полеты строго по их РЛЭ.

— В чем же было дело и как Вы «выпутались» — на взлете-то?!

— Когда мы стали смотреть канадские материалы, то увидели, что их летчики все взлеты выполняли на скорости на 10 узлов большей, чем указано в РЛЭ. А этих 10 узлов, или 18 км/ч, с избытком хватает, чтобы уйти с этих режимов. А как «выгрести»? Возможно, сказалась практика ахтубинская... Мы летали там на доработанной Су-24 (в качестве лаборатории) практически на нулевых скоростях. У нас углы атаки достигали 45—58 градусов! Программа была очень большая, мы выполнили около 50 полетов — с поворотами на «горке», с переворотами на «горке», просто с парашютированием на нулевой скорости, с «колоколами»... Наверное, это дало возможность накопить нужный опыт...

— А на какой высоте у вас произошло сваливание на канадском самолете?

— 10—15 метров! Я вовремя почувствовал это сваливание и дальше машину практически стал сажать... Может быть, какие-то действия были рефлекторными. У меня была единственная дилемма: в какой момент убирать обороты двигателя. Стойки шасси на самолете в тонком крыле, и я боялся при сильном посадочном ударе повредить крыло. Но благодаря предпринятым действиям (элероны по сваливанию, нога против скольжения) машина на взлетном режиме — машина, потеряв метров девять, с метра высоты «ушла», не касаясь полосы...

— А полоса-то позволяла затормозиться, если бы вы все-таки сели?

— Не позволяла! Еще одна проблема у меня была в случае посадки — не попасть на бетонный столб. Но поскольку мы ушли, дальше мы полетели... После этого мы отставили сертификацию этой машины примерно на год. Они сами перелетали — и поменяли РЛЭ. Хотя давление на нас было очень жестким. Потом это давление ослабло, потому что машины эти так на наш рынок и не пришли.

— Что можно сказать по поводу посадки машины Ту-204 с пассажирами с двумя остановившимися двигателями?

— Это для летчика — редчайшее везение, такое бывает раз в веке. У них кончилось топливо. Они пришли в Новосибирск. Сделали несколько заходов. Им диспетчер доложил, что у них боковая составляющая ветра чуть больше допустимой — 10 м/с, и они вместо того, чтобы принять ре-



*Пассажирский самолет Ту-204*

шение приземлиться, решили уйти в Омск, хотя рядом был Барнаул... Двигатели нормально работали до полной выработки топлива. Как и вся матчасть. Надо было, конечно, садиться в Новосибирске... Если бы двигатели стали у них километров на 5 раньше или на пару километров позже — им была бы труба! То ли Бог им помог, то ли еще что, но двигатели встали у них как раз в том месте, с которого они, никогда не летая с двумя остановленными двигателями, сумели посадить машину. У них же не было никаких навыков на этот счет. В принципе с точки зрения управляемости и планирования этой машины проблем с такой бездвигательной посадкой нет. Но надо иметь навыки. Когда я готовлю ребят на тренажерах (а в этом отношении тренажеры достаточно хороши), я заставляю своих подопечных сделать две-три такие посадки без двигателей. А эти ребята в реальной жизни шли по наитию...

Улетали они из Новосибирска, где составляющая бокового ветра была всего на 0,5 м/с больше допустимой. Набрав высоту 3000 м, командир попросил бортинженера дать ему РЛЭ, чтобы посмотреть «посадку без двух двигателей». Это же самоубийство! Сзади-то — 150 пассажиров! Они-то почему должны страдать от такой безголовости командира экипажа. Экипаж не понимал, как в этой ситуации управлять самолетом. Чем погасить высоту? Интерцепторы в этом случае не работают — не предусмотрена их работа от первой гидросистемы... И часть рулей при этом также не работает, поскольку не работают вторая и третья гидросистемы... Они снижались... по наитию... Может быть, им повезло также в

том, что они не знали, как аварийно выпускать шасси, они выпускали его до самой посадки, это дало им какое-то качество и возможность долететь до полосы. У них шасси встало на замки на высоте выравнивания.

— А были ли еще памятные ЧП на этих машинах?

— Был отказ двигателя на взлете на Ту-214 в Домодедове, с массой 110 т. Достаточно серьезная была ситуация. Шесть минут они работали на чрезвычайном режиме двигателя. Летчик справился. Единственно, на посадке перегрузка была превышена. Он летал всего 3 часа. Ему надо было бы еще минут сорок полетать, чтобы выработать топливо. Он приземлялся с массой, превышающей посадочную, и перегрузка была 1,66.

На одной из машин сработала система безопасности, и машину бросило вниз с перегрузкой минус 1,7. За 0,5 секунды летчик взял штурвал полностью на себя (великолепная реакция!), система восстановилась. Только потому, что в системе есть защита, перегрузка на выводе составила 2,5. Разобрались — там чисто технические проблемы, в том числе и по вине авиакомпании...

— Ил-96, конечно, совершенно другая машина, но столь же нужная стране. Ситуация с нею, кажется, в чем-то схожа, но и в чем-то отличается от того, что происходит с Ту-204?

— Машины совершенно разные, с разными задачами. Хотя Ил-96 тоже ничуть не хуже по своим характеристикам, чем «Боинг-767». Но ильюшинцы фактически бросили ее. Отсертифицировали они Ил-96Т, получили американский сертификат, теперь Америка забрала у нас и моторы свои, и авионику. Должна была появиться генерация Ил-96-400 (с нашим двигателем ПС-90 и нашей авионикой), но мы до сих пор ждем ее. У туполевцев хватает проблем, но они стараются совершенствовать свои машины. Ил-96 как вышла, так и остается без особых изменений, хотя та же эргономика у нее оставляет желать лучшего, несмотря на то что ильюшинцы больше думают о летчике, чем туполевы. А с точки зрения экономичности машина не хуже «767-й». Благодаря четырем моторам нет особых проблем с моторами...

Я не был уверен, что летчик-испытатель может знать ситуацию с машинами Ту-204 и Ту-214 в эксплуатации. Но он с ходу рассказал, где и как эксплуатируются более двух десятков этих машин (пять из них — за рубежом, в Египте), и эксплуатируются совсем неплохо.

Фирма Туполева — и в конструкторском деле, и в летном — всегда была с традициями. К сожалению, эти традиции начинают теряться. Особенно с уходом стариков — и в КБ, и на летной базе. «Должен быть один коллектив у тех, кто “линии проводит” на чертежах, и у тех, кто испытывает самолеты, — говорил Талалакин. — Сама структура испытаний должна поменяться. К этому мы разворачиваемся сложно и медленно. Все справедливо сетуют на то, что испытания проходят долго по срокам. Но надо менять структурный подход к делу. Надо заменить задачи: летчик-испытатель должен стать сертифициатором. Для этого необходимо построить очень мощную базу на земле. Вот тогда можно будет сертифици-

ровать самолет за год. Сейчас меня это заботит более всего. Все и наверху, и внизу относится к этому с пониманием, но никакой реальной поддержки не видно ниоткуда...

Разница между поколением Нюхтикова и нашим состояла в том, что его-то мы все время видели на аэродроме. А вот нас сейчас заставь пойти туда — не каждый это сделает. В преклонном возрасте он, как молодой человек, интересовался тем, что творится на аэродроме, что происходит в авиации... И что еще нехорошо: когда уходят из жизни такие люди, их провожают в основном не люди нынешнего поколения летчиков, а те же ветераны. Это нехорошо.

Мы знали, что не было лучшего примера тесного взаимодействия летчика с ОКБ, чем тот, который являл собой Михаил Александрович. Ведь он не вылезал с макетов, он все время участвовал в создании самолета с первой строки. Не имея особого образования, он живо всем интересовался. Он дневал и ночевал на туполевской фирме, в отличие от нас всех — образованных...»

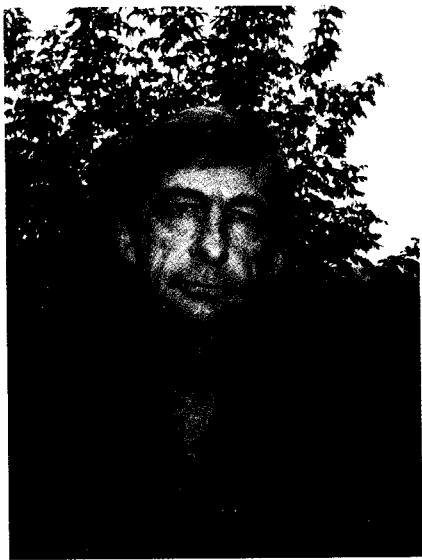
Андрей Иванович не захотел говорить о сложностях, с которыми столкнулись при испытаниях Ту-204. И это можно понять. Во-первых, насколько я знал, они не были значительными. Во-вторых, хватало и недоброжелательных, и некомпетентных критиков его детища, чтобы к ним добавлять еще свой голос.

Андрей Иванович охотно поддержал очевидную для меня мысль — о косвенном участии Михаила Александровича Нюхтикова не только в испытаниях Ту-160, но и Ту-204 — машин, созданных тогда, когда он был уже на пенсии. «Более того, — заметил Андрей Иванович, — в начале 1999 года туполевцы подняли машину Ту-334 (это сделал экипаж во главе с А. Н. Солдатенковым), и в этой работе было его влияние. Дело ведь не только в том, что мы жили в атмосфере, созданной такими людьми, как Нюхтиков, Якимов, Сухомлин. Дело еще в методике летных испытаний и в тех людях, которые ее создавали. Так что начальные условия у нас были хорошие, и они были заложены такими людьми, как Михаил Александрович...»

Нюхтиков незадолго до смерти говорил с болью, что никто не защищает нашу авиационную промышленность от мощного западного конкурента. Он мог понять то, что на наших новых машинах предлагалось ставить по желанию заказчика иностранные двигатели (на том же Ту-334 — двигатели «БМВ Роллс-Ройс» BR 710-48 вместо наших ТРДД Д-436Т1), вместо нашего навигационного или иного оборудования — использовать и иностранное. Но он не видел стратегии развития собственной авиационной промышленности в ближайшей перспективе. Михаилу Александровичу суждено было увидеть лишь проблески такой надежды. Он видел, что те, кто с помощью кучки лично заинтересованных людей в нашей стране рушит эту надежду, знают, что бывшее авиационное могущество, бывшие интеллектуальные и промышленные достижения не гарантируют способности восстановить потенциал страны как произво-

дителя передовой и жизненно необходимой для нее техники. Он видел, что за сохранение школ — научных, промышленных, лётно-испытательных — надо бороться...

Андрей Николаевич Солдатенков 10 лет проработал инструктором на истребителях. После окончания Школы летчиков-испытателей он был распределен на завод в Улан-Удэ. Рвался, однако, в Москву — здесь у него жила старенькая одинокая мама. Не без труда Андрей добился того, чтобы ему устроили лётную проверку на туполевской фирме. В. Т. Климов попросил об этом А. Д. Бессонова, опекавшего молодых летчиков. После взлета на Ту-134, отдав управление Солдатенкову, Бессонов буквально с первых же секунд понял, что рядом с ним — хороший летчик. Андрея Николаевича приняли в ОКБ Туполева. Когда осенью 1992 года



*А. Н. Солдатенков*

встал вопрос, кого посылать в Фарнборо с демонстрационными полетами на Ту-22МЗ, Бессонов без колебаний предложил остановиться на Солдатенкове. Тогда на знаменитом авиасалоне машина была показана впервые и имела буквально оглушительный успех. Тогда же впервые было объявлено, что Ту-22МЗ продается на внешнем рынке...

М. В. Ульянов говорил: «Солдатенкова я не знаю. Правда, были однажды вместе в Фарнборо. Он летал там командиром на «45-й». Летал хорошо и делал все так, как надо было делать по здравому смыслу, как договаривались...»

Любопытно, что за год перед первым вылетом Ту-334 командира его экипажа А. Н. Солдатенкова «вывезли» на Ту-144 — для того, как говорил командир Ту-144 С. Г. Борисов, чтобы дать ему опыт подъема незнакомой большой машины

и снять, таким образом, большую психологическую нагрузку. «По такому принципу, — говорил С. Г. Борисов, — самолет Ту-214 поднимали Косырев с Журавлевым, а сопровождали его на Ту-134 я и Пронин. Потом Косырев ушел, а Журавлев продолжил работу на ней. Мы считали это важным».

Первый полет Ту-334, выполненный 8 февраля 1999 года экипажем во главе с А. Н. Солдатенковым и вторым пилотом С. Г. Борисовым, в который входили также бортинженер Е. А. Кузьмин, штурман Е. А. Кудрявцев, ведущий инженер А. М. Филиппский, укреплял надежду на то, что в России и Украине, принимавшей активное участие в программе этого самолета, пробуждались силы, способные поставить заслон разорительному заполнению нашего авиационного парка иностранными

самолетами. Эту 100-местную машину, рассчитанную на средние дальности полета (до 3000 км), призванную заменить устаревший Ту-134, ждут многие авиакомпании России, СНГ, других стран (на авиасалоне МАКС-2005 было объявлено о 40 потенциальных заказах этого самолета, как, кстати, и о 40 заказах самолетов ряда Ту-204). Многие агрегаты самолетов Ту-334 и Ту-204, идущего на смену другому труженику — Ту-154, унифицированы. С самого начала работ считалось, что это важно как для проектирования, производства и сертификации обеих машин, так и для их одинаково успешного освоения пилотами.

Правда, академик Г. С. Бюшгенс отзывался о Ту-334 более чем сдержанно: «Это неудачная машина... Алексей Андреевич рассчитывал на то, что сделает машину быстро! Он взял фюзеляж “204-й”. При этом машина оказалась перетяжеленной, тяга недостаточной...»

Но так считают далеко не все. Ту-334 — это современный ближнемагистральный самолет, соответствующий всем международным нормам по воздействию на окружающую среду. Самолет оснащен весьма совершенными двигателями Д-436Т1 и новейшим оборудованием, экономичен и имеет высокую степень надежности. Так считает испытывавший машину заслуженный летчик-испытатель России начальник лётно-ис-



*Ближнемагистральный пассажирский самолет Ту-334;  
летчик-испытатель А. Н. Солдатенков (8 февраля 1999 г.)*



пытательного центра ГосНИИ ГА Рубен Татевосович Есаян. Этот человек обладает значительным опытом, и его оценки как «заказчика» особенно важны. Но прежде, чем привести подробные и обоснованные суждения летчика, несколько слов о нем самом.

Есаян родился в семье врачей, в Ереване, в 1946 году. Начиная с неполных 16 лет летал в аэроклубе на планерах. По окончании школы поступил в Сасовское летное училище гражданской авиации. По его окончании вернулся в Армению, летал там. Затем закончил Академию гражданской авиации. В 1981 году был уже старшим пилотом-инспектором управления. С 1976 года по 1980-й пробивался в Школу летчиков-испытателей МАП. Близко познакомился с И. П. Волком, В. В. Назаряном. Начальник Школы Л. В. Фоменко «кормил» обещаниями прислать вызов, но так ничего и не сделал. После этого Есаян уехал в Анголу, где летал командиром экипажа самолета Як-40 — министра обороны Анголы. Пролетал там три года. Был подбит однажды: на взлете снаряд попал в правый двигатель, начался пожар, но машину с кубинской военной делегацией на борту удалось посадить... За работу в Анголе был удостоен ордена Дружбы народов. Вернувшись в Армению, работал начальником лётно-штурманского отдела армянского управления гражданской авиации. В 1985 году в Ереван для проведения испытаний самолета Ту-154 в условиях высокогорья прилетел летчик-испытатель ГосНИИ ГА Владимир Чемгуевич Мезох. Есаян полетал с ним и, видимо, понравился. Мезох, узнавший о стремлении Есаяна в ШЛИ, сообщил, что вскоре предстоит набор туда чисто гражданских летчиков — для ГосНИИ ГА. Есаяна включили в состав этой группы, и после окончания Школы он оказался на испытательной работе в ГосНИИ ГА. Не раз попадал в сложные ситуации, например, в 1995 году сажал машину Ан-12 с пожаром двигателя. В качестве ведущего летчика-испытателя провел сертификационные испытания ряда отечественных и зарубежных самолетов. Выполнил 17 полетов в Антарктиду, с посадками на лед, на Ил-76, а также множество других необычных полетов и испытаний. В качестве ведущего летчика-испытателя от ГосНИИ ГА самолета Бе-200 Есаян в 2001 году посадил эту машину на высокогорное озеро Севан. Было выполнено несколько взлетов-посадок, заборов воды, продолженный взлет с отказом второго двигателя... Такое произошло впервые в истории гидроавиации. Ни одна летающая лодка такого класса, как Бе-200, на такой высоте, 1930 м, на воду не садилась и не взлетала. В настоящее время Р. Т. Есаян возглавляет Лётно-испытательный центр ГосНИИ ГА.

Одна из важнейших его работ последнего времени как ведущего летчика-испытателя связана как раз с самолетом Ту-334. Вот что рассказывал он об этом самолете: «Самолет Ту-334 — замечательный. Он очень удобен для пассажиров и экипажа. Кабина экипажа современна и практически не уступает западным. Система управления также очень близка к западным аналогам...»

Рубен Татевосович проводил сертификационные испытания многих самолетов фирмы «Боинг» в Сиэтле, вплоть до «Боинга-747». Много летал он и на «эйрбасах», в том числе на А-319 с боковой ручкой, выполнял сертификационные полеты также на А-330, А-340. Так что ему есть с чем сравнивать наши самолеты. Он говорил: «Система управления Ту-334 очень близка к системе управления А-319: там — боковая ручка, здесь — мини-штурвал...»

Как летчик, много пролетавший на Ту-134, Есаян, естественно, сравнивал с ним Ту-334: «В принципе уже сейчас Ту-334 — это очень безопасный самолет, и он намного совершеннее своего предшественника — Ту-134. К примеру, скорость при заходе на посадку Ту-134 с максимальным весом 49 тонн составляет 275 км/ч. Экипажи часто выдерживают скорость 280—285 км/ч, при этом вертикальная скорость снижения составляет 4—5 м/с. Ту-334 с весом 43,5 т заходит на посадку со скоростью 230 км/ч, и вертикальная скорость составляет при этом всего 3—3,5 м/с. У Ту-334 также явно более предпочтителен обзор из кабины.

Из Еревана мы шли на той же скорости, на какой летает Ту-134,  $M=0,72$ . Если Ту-134 на это расстояние возит не более 60 пассажиров и расходует почти 8 т керосина, то на Ту-334, по прикидкам, мы могли бы при полной загрузке 102 пассажира израсходовать всего 6 т керосина. Удобство для пассажиров на “334-й” даже лучше, чем на А-319, — благодаря широкому фюзеляжу. Единственно, что можно было бы нам пожелать, — это несколько поднять надежность нашего оборудования, чтобы уменьшить количество отказов. Тогда вообще вопросов не будет.

— 100-местный самолет сегодня, по-видимому, наиболее востребован у нас? Многообразие модификаций, универсальность компоновки и современная авионика семейства Ту-334 привлекательны, конечно, но как Вы оцениваете “более молодых” конкурентов Ту-334 — самолеты RRJ (ОКБ П. О. Сухого) и Ан-148 (ОКБ О. К. Антонова).

— Проект RRJ существует только на бумаге, и я не вижу искреннего интереса Запада развивать этот проект. Дело в том, что я в свое время, в 1997—1998 годах, провел в полном объеме сертификационные испытания самолетов Ил-96М и Ил-96Т. Имею после этого все основания не верить в совместные проекты с американцами. По той простой причине, что не нужно им это. При том количестве своих самолетов, которые они не знают, куда бы их пихнуть, это чистойшей воды афера! Уверен, что они ставят задачу завести проект в тупик и обвинить в этом российскую сторону. Они прекрасно знают, что через два года вся наша техника встанет к забору — новой-то техники у нас нет! Тогда они скажут: “А что сочинять-то? Вон, “737-х” — море! Вам нужно 300? Будет 300! 400? Будет 400!”

— А как вы оцениваете Ан-148?

— Сейчас рано что-то говорить. Двигатель — тот же, что и на “334-й”... Антоновцы, глядя на Ту-334, очень торопятся, конечно... Ан-148 — машина неплохая, но она отстала от графика испытаний Ту-334. Я буквально вчера вернулся из Мурманска — туда мы летали для испытаний “334-й” на обледенение.



*Самолет Ту-334*

— Со сваливанием нет у нее проблем?

— Нет никаких проблем. Я полностью выполнил все полеты на сваливание. Кроме всего машина хорошо защищена от этого системой управления: она не позволит летчику выйти на режим сваливания...»

Летом 2005 года я спросил также первого испытателя Ту-334 А. Н. Солдатенкова о том, как он понимает отношение властей к работе по трем региональным самолетам Ту-334, Ан-148 и RRJ одновременно. «Очень странное положение, — ответил он. — Работы по готовому уже самолету Ту-334, причем хорошему самолету, по мнению не только нашего ОКБ, по самолету, который заинтересованы делать на казанском заводе, не финансируются, а деньги вкладываются в проект RRJ, существующий только на бумаге. Согласен, что Ан-148 — неплохая машина. Но иностранная! Думаю, ответ один: идет целенаправленное уничтожение нашей авиационной промышленности. Наши заводы стоят, а мы покупаем иностранное старье. Мы-то знаем, какова их надежность, сколь нередки отказы! Вместо иностранных старых самолетов можно купить за ту же цену наши новые, столь же экономичные машины. Хорошие самолеты Ту-214, Ту-204-300, которые напрямую ходят из Владивостока в Москву, покупают авиакомпании, но не государство. Разве это не целенаправленный развал своего самолетостроения? Да, первые наши машины были сырыми, но их довели. Да, сносило “204-ю” с полосы, но это было на мокрой полосе при сильном боковом ветре. Да, штурвал на “204-й”, с его линейным движением влево-вправо, необычный, но к нему быстро привыкают (на “334-й” штурвал с поворотом вокруг шарнира более удобный...)

Да, есть сложности с налаживанием обслуживания самолетов, но это решаемые проблемы... Палки в колеса наших машин (экономичных, надежных, “тихих”) вставляются потому, что они способны составить конкуренцию самолетам западным. С этой же целью пустили слух, что туполевская фирма — банкрот. Но не уточнили, что банкрот — АНТК им. Туполева, а не ОАО “Туполев”, где сейчас сосредоточена работа по всем старым и новым самолетам...»

Одна из важных особенностей проекта самолета RRJ — широкая международная кооперация. Она касается новых для нас, перспективных принципов и технологии проектирования, а также производства самолета, поставки оборудования, сертификации самолета, организации его продаж по всему миру, эксплуатации... И этот опыт несомненно полезен и для туполевцев. Но сами они нередко критикуют свои машины Ту-334 и Ту-204 по иным причинам. Естественно было узнать мнение по этому поводу такого человека «со стороны», как Есаян. Я знал, правда, что по Ту-204 ведущим в ГосНИИ ГА был его заместитель С. Н. Завалкин, но спросил: «Некоторые туполевские летчики скептически относились к мини-штурвалу, а как ваши?

— Я тоже сначала скептически относился. Весь вопрос заключался в положении оси вращения штурвала. Ведь сначала и на “204-й” ОКБ



*Испытательная бригада Ту-204, 1989 год: С. А. Вельмицкий, А. Н. Новиков, В. Г. Коваленко, А. А. Кузьмин, М. В. Панкевич, В. Н. Поклад, А. И. Кузьмин, А. С. Манушкин*

ставило вопрос о боковой ручке. Но руководство “Аэрофлота” встало на упор: “Только штурвал!” И вот сделали штурвал — с осью вращения вниз. При управлении от летчика требуется неприятное движение. А на “334-й” этого нет, потому что ось вращения находится наверху.

— Но привыкаешь?

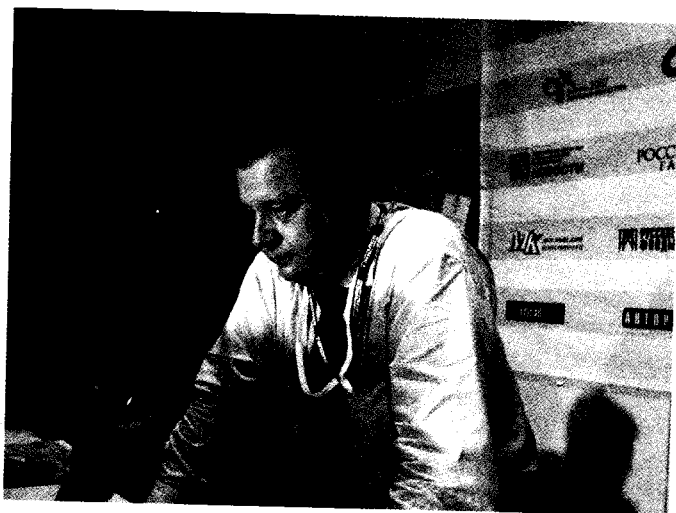
— Привыкаешь!

— Говорят о некоторых сложностях на посадке “204-й”...

— Она же очень “летучая”! И “334-я” тоже подвержена “летучести”.

Мы даже отрабатывали методики посадки, направленные на то, чтобы уменьшить эту летучесть. После полетов в Армении мы пришли к выводу (и предлагаем это главному конструктору) включать реверс тяги в воздухе, на высоте 3–4 м.

Посадки на снежные полосы, которые мы проводили недавно в Архангельске, показали, что это необходимо. Сейчас мы готовим записку на имя генерального конструктора И. С. Шевчука о необходимости провести эту работу. Надо будет в связи с этим поменять некоторые блокировки. Тогда можно будет сказать, что “334-ю” садить не надо. Достаточно будет на 3–



*Генеральный конструктор И. С. Шевчук*

4 метрах включить реверс, и она сядет! А летчикам в инструкции написать, что в плохих условиях, при ливне, ночью, не пытайтесь садить самолет! Просто выполните указанные манипуляции, и она мягко сядет сама...»

Эта идея показалась привлекательной Ю. Ф. Шелюхину: «На “334-й” использование реверса тяги при посадке, может, и имеет смысл, поскольку двигатели расположены в хвосте. На “204-й” двигатели располагаются под крылом, и реверс резко портит аэродинамику крыла. Однажды на этой машине включили реверс у земли и чуть не поломали стойку шасси из-за грубого приземления»...

...В последние годы и самые авторитетные люди со всей серьезностью обсуждают вопрос, есть или нет заговор против России. Те, кто отвечает положительно, ссылаются на задачи, открыто сформулированные деятелями типа Бжезинского и Сороса. Эти деятели видят Россию никак не сверхдержавой, как в недавнем прошлом, а безропотным доно-

ром, поставляющим миру нефть, газ, сырье... Те, кто отвечает отрицательно, говорят, что если и есть заговор против России, то первые заговорщики — мы сами, наше собственное коррумпированное чиновничество. Как это ни печально, России смертельно угрожают и те, и другие. Об этом мы говорили с Р. Т. Есаяном. Я сказал: «Сейчас силы, пытающиеся свернуть шею российскому авиапрому, и не прячутся».

— Нет, не прячутся, — отозвался летчик. — Даже высокопоставленные деятели прямо говорят: зачем нам российские самолеты? Это не масштабы. Это враги натуральные! Им показали зеленые бумажки, они и голову потеряли...

К горькому сожалению автора, одно из наиболее часто повторяющихся слов настоящей книги — «развал». О чем же говорить еще, если «процесс пошел» так споро... Думаю, что в доме повешенного не о чем говорить. Разве что... о веревке. Впрочем, этому развалу сопротивляются многие, и надежда на сохранение отечественного авиапрома пока еще сохраняется.

К чести туполевского коллектива, даже в труднейших экономических условиях, при отсутствии надлежащей государственной поддержки он продолжает работать над новыми перспективными проектами семейства региональных пассажирских самолетов Ту-324/Ту-414 нового поколения. Очень важно то, что самолеты эти спроектированы на основе прогрессивных (компьютерных) CALS-технологий. Большие надежды ОАО «Туполев» связывает с другой новой разработкой — семейством многоцелевых средних транспортных самолетов-высокопланов Ту-204-330.

Конечно, правы те, кто не делает катастрофы из противоречий творческого коллектива испытателей, а видит в них лишнее напоминание о том, что жизнь каждого человека может быть более чистой, наполненной большей терпимостью, большим добром... Но правы и те, кто развал и разложение некогда могучего конструкторского бюро, в основе которых и внутренние, а главное, внешние процессы, рассматривают как угрозу глобальную. Главный конструктор Валентин Иванович Близнюк не раз возвращался к большой для всех теме: «Что касается “развала” ЖЛИИДБ и ОКБ, то этот процесс пошел с Горбачева и с ельцинской “демократизации” нашего общества. В результате этого была незаконно организована приватизация АНТК им. А. Н. Туполева. Генеральным директором ОАО “АНТК им. А. Н. Туполева” в 1992 г. стал В. Т. Климов. Практически был отстранен от руководства генеральный конструктор А. А. Туполев, а пришедшие к власти “передовые” руководители, вкушившие вкус к коммерции, привели к управлению криминальных лиц, Т. Р. Суринова, С. В. Исакова и других подобных деятелей.

В 1997 г. генеральным директором ОАО “АНТК им. А. Н. Туполева” был избран И. С. Шевчук. При дальнейших политических комбинациях “у руля” управления ОКБ стали “варяги” А. К. Пономарев и В. Е. Александров, “организовавшие” распродажу авиационного комплекса при активном участии представителей теневого бизнеса Романовых и их приспешников.

В 2000 г. из авиационного комплекса было выделено ОАО “Туполев”, ставшее правопреемником ОКБ им. А. Н. Туполева, а в ОАО “АНТК им. А. Н. Туполева” было оставлено 75% имущества.

Относительная стабилизация проектно-конструкторских работ ОКБ произошла при организации ОАО “Туполев” и смене руководства, однако продолжающееся “реформирование” отрасли может привести к непредсказуемым последствиям...»

Трудно не согласиться с замечательным кинорежиссером Татьяной Михайловной Лиозновой, говорившей в 2004 году: «Наша страна была единственной, которая выстраивала свой путь развития по законам Евангелия: дружба, равенство, братство. Она на этом пути была еще ребенок. Разве возраст для державы 70 лет? Наша неповторимая страна предана и продана. Но многие все же верят в то, что бывшая слава нашей Родины возродится. И я тоже в это верю».

Президент России собирает артистов, писателей — культурную элиту и сожалеет, что у молодежи нет идеалов — ни на экране, ни в книгах, а есть убожество. Он собирает олимпийцев — спортивную элиту, чтобы обсудить и с ними несправедливое к нам судейство, а вместе с тем — другие трудные государственные проблемы. Президент США Кеннеди также считал, что престиж его страны зависел от олимпийских медалей. Но он добавлял при этом: и от достижения Луны.

Нашей огромной стране авиация нужна как ничто другое. Это больше, чем престиж страны. Это экономическая и политическая самостоятельность, свобода и сила. Авиация дала стране тех, перед которыми никак не грех «преклониться». Не грех наконец-то подумать и о тех, кто смог бы еще (хочется не обмануться в этом) авиацию нашу воскресить и сохранить.

Одна из самых трагических ошибок «реформаторов» — недооценка роли авиации. Возможно, это не ошибка, а как раз глубокое понимание ее значения. Не хотелось бы думать, что до такой степени можно позволить себе неразборчивость или ограниченность в выборе собственных руководителей разных уровней. Заседание госсвета по вопросам разви-



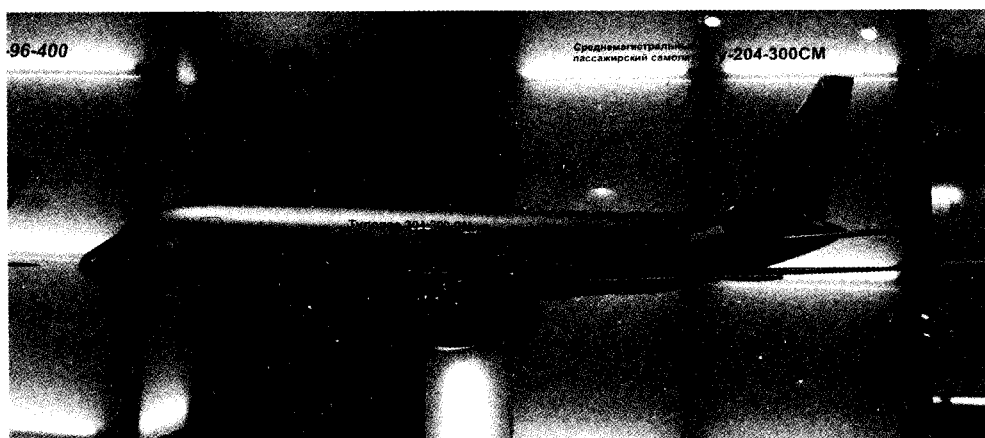
*А. Н. Туполев*

тия отечественной авиации, проведенное президентом В. В. Путиным в ЦАГИ в 2005 году, должно было бы прибавить оптимизма...

Подумать только: у такой страны, как США, имеющей не в пример нам великолепную сеть автомобильных и железных дорог, развитые речной и морской транспорты, в авиационной отрасли ежегодно оборачивается более триллиона долларов! Это составляет 6% валового национального продукта США. Фонд заработной платы в отрасли составляет 278 миллиардов долларов. Объем пассажирских перевозок в США в течение последней трети XX века возрос почти на 1000%. Ожидается, что в течение ближайших 20 лет на мировом рынке будет продано товаров и услуг, связанных с авиацией, на сумму более 1,3 триллиона долларов. Мало того что это выгоднейшая отрасль экономики. Мало того что это существенная часть американского образа жизни, основа свобод. Это еще ключевой элемент национальной безопасности.

Европейский консорциум Airbus сумел потеснить американцев на мировом рынке коммерческих самолетов, захватив в нем более 50%. И это после того, как почти 10 лет доля США на этом рынке превосходила 80%. Более того, прагматичные европейцы надеются значительно потеснить американцев в ближайшие годы. Лишь между ними все более ужесточается конкуренция. Благодаря предпринятым (извне и изнутри) мерам нас в расчет берут все меньше, надеясь, что из конкурентов мы превратимся в потребителей.

Казалось бы, где-где, а в науке наши позиции всегда были сильны. Но вот на очередном конгрессе Международного совета по авиационным наукам — ICAS 2002 года некий чин, подводя его «количественные» итоги, позволил себе «шутку». Отнюдь не авиационная держава — Япония представила на конгрессе в несколько раз большее число докладов, чем «экономная» Россия, не говоря уже о США и других богатых «передовиках». Немногочисленные российские доклады, по общему мнению, от-



*Макет самолета Ту-204-300 СМ*



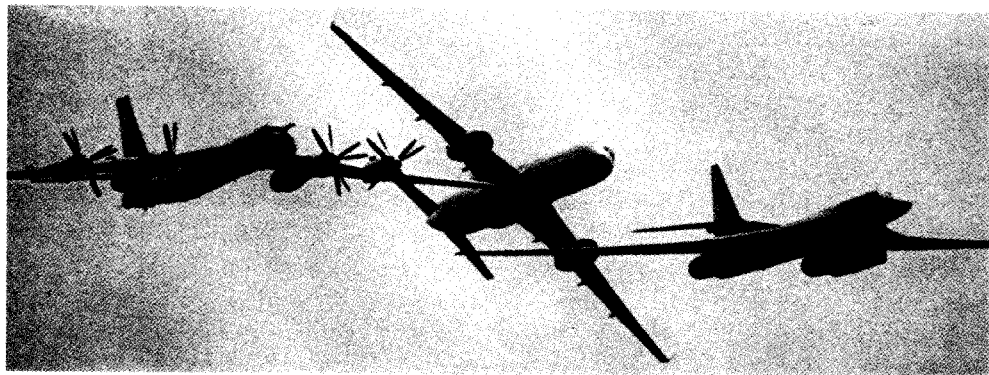
личались высоким научным уровнем, но привычным адресатом неуклюжей колкости стала именно Россия: «Смотрите, они еще дергаются!»

Не лишне отметить, что основную роль в организации и финансовом обеспечении разработки и создания объектов авиакосмической техники в США играет федеральное правительство. Так вот, американцы глубоко озабочены наступлением «распоясавшихся» европейцев, как озабочены снижением своих расходов на фундаментальные (академические) и прикладные, поисковые (отраслевые) научные исследования, пик которых был пройден ими в 1987 году. Не меньше их беспокоит проблема старения специалистов авиационно-космической отрасли, средний возраст которых приближается к 50 годам. Все это ведет к снижению конкурентоспособности США, и ясно, что меры будут приняты.

Мы же позволяем себе покупать «боинги» и «аэробусы», не производя, хотя бы для своего собственного потребления, своих Ту, Илов, МиГов, Яков... Объяснение этому найдется всегда; одно из самых последних по Ту-204: нет запчастей, плохой послепродажный сервис... Можно вспомнить и другие истинные или раздутые упущения программ создания этого и других наших самолетов последнего периода, пребывающих вблизи точки замерзания. Нет этому оправдания. Потому как для нашей огромной страны собственная сильная авиация — это не только локомотив передовых отраслей промышленности, не только оборонный щит, но сама жизнь.

Наиболее глубокие специалисты с тревогой говорили и писали об этом с самого начала «реформ». Но лишь в 2002 году благодаря огромным усилиям, и не в последнюю очередь, ученых ЦАГИ был подписан Указ Президента о развитии гражданской авиации России на период до 2015 года. Сделан первый и очень робкий шаг. За ним не последовало почти ничего, кроме разговоров...

В пору недалёковидных политиков, когда начались гонения на авиацию в расчете на успехи ракетной техники, А. Н. Туполев сказал: «Авиация будет существовать до тех пор, пока будет существовать воздух». Сегодня мировой авиации угрозы нет. Но реальна угроза авиации российской. То есть России.



*Туполевцы на авиашоу МАКС-2007*

# Список сокращений

|            |   |                                                                       |
|------------|---|-----------------------------------------------------------------------|
| АБСУ       | — | автоматизированная бортовая система управления                        |
| АДП        | — | авиационный диспетчерский пункт                                       |
| АЗС        | — | автомат защиты сети                                                   |
| АНТК       | — | авиационный научно-технический комплекс                               |
| АРК        | — | авиационный радиокompас                                               |
| АУАСП      | — | автоматический указатель углов атаки, скольжения и перегрузки         |
| ВАШПО      | — | высшая авиационная школа первоначального обучения                     |
| ВВС        | — | Военно-воздушные силы                                                 |
| ВДНХ       | — | выставка достижений народного хозяйства                               |
| ВКК        | — | высотный компенсирующий костюм                                        |
| ВМСК       | — | высотный морской спасательный костюм                                  |
| ВПК        | — | Военно-промышленная комиссия                                          |
| ВПП        | — | взлетно-посадочная полоса                                             |
| ВСУ        | — | вспомогательная силовая установка                                     |
| ГВФ        | — | Гражданский воздушный флот                                            |
| ГК НИИ ВВС | — | Государственный Краснознаменный научно-испытательный институт ВВС     |
| ГНИКИ ВВС  | — | Государственный научно-испытательный Краснознаменный институт ВВС     |
| ГосНИИ ГА  | — | Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации |
| ДИСС       | — | доплеровский измеритель скорости и сноса                              |
| ДОСААФ     | — | добровольное общество содействия армии, авиации и флоту               |
| ДТРД       | — | двухконтурный турбореактивный двигатель                               |
| ДУС        | — | датчик угловых скоростей                                              |
| ЖЛИи ДБ    | — | Жуковская летно-испытательная и доводочная база                       |
| ЖРД        | — | жидкостный ракетный двигатель                                         |
| ЗОК        | — | завод опытных конструкций                                             |
| ЗУР        | — | зенитная управляемая ракета                                           |
| ИЛЭ        | — | инструкция для летного экипажа                                        |
| КВС        | — | командир воздушного судна                                             |
| КДП        | — | командно-диспетчерский пункт                                          |
| КЗА        | — | контрольно-записывающая аппаратура                                    |
| КТС        | — | кинотеодолитная станция                                               |
| ЛАЛ        | — | летающая атомная лаборатория                                          |
| ЛИИ        | — | Летно-исследовательский институт                                      |
| ЛИК        | — | летно-испытательный комплекс                                          |
| ЛЛ         | — | летающая лаборатория                                                  |
| ЛЭС        | — | летно-экспериментальная станция                                       |
| МАК        | — | Межгосударственный авиационный комитет                                |
| МАП        | — | Министерство авиационной промышленности                               |

- МГА — Министерство гражданской авиации
- МСРП — магнитный самописец режимов полета
- НАЗ — неприкосновенный аварийный запас
- НИИАО — научно-исследовательский институт авиационного оборудования
- НИИПДС — научно-исследовательский институт парашютно-десантной службы
- НИИЭРАТ — научно-исследовательский институт по эксплуатации и ремонту авиационной техники ВВС
- ОАО — открытое акционерное общество
- ОКБ — опытное конструкторское бюро
- ОСВ — ограничение стратегических вооружений
- ПВО — противовоздушная оборона
- ПИНО — пилотажный индикатор навигационной обстановки
- ПК — переднее крыло
- ППЧ — пульт передаточных чисел АБСУ
- РАКА — российское авиационно-космическое агентство
- РЛЭ — руководство по летной эксплуатации
- РП — рулевой привод
- РП — руководитель полетов
- РУД — рычаг управления двигателем
- РЭК — расчетно-экспериментальный комплекс
- САУ — система автоматического управления
- СКИП — самолетный командно-измерительный пункт
- СУЗ — система управления воздушозаборником
- СУУ — система улучшения устойчивости и управляемости
- СПУ — самолетное переговорное устройство
- СТК — совет трудового коллектива
- СТУ — система управления по тангажу
- ТВД — турбовинтовой двигатель
- ТРД — турбореактивный двигатель
- ТРДДФ — турбореактивный двигатель двухконтурный с форсажной камерой
- УКВ — ультракороткие волны
- УЛС — управление летной службы МАП
- УТБ-2 — учебно-тренировочный самолет на базе Ту-2
- УУТ — указатель угла тангажа
- ЦАГИ — Центральный аэрогидродинамический институт
- ЦБЭЛИС — Центральная больница экспертизы летно-испытательного состава
- ЦВМ — центральная вычислительная машина
- ЦНИАГ — Центральный научно-исследовательский авиационный госпиталь
- ЦИАМ — Центральный институт авиационного моторостроения
- ШЛИ — Школа летчиков-испытателей
- ШР — штепсельный разъем
- CALS-технологии — технологии непрерывной информационной поддержки жизненного цикла продукции
- ICAO — международная организация гражданской авиации
- ICAS — международный совет по авиационным наукам
- NACA — национальный консультативный комитет по аэронавтике
- NASA — национальное управление по аэронавтике и космическим исследованиям
- RRJ — российский региональный реактивный самолет
- TFX — экспериментальный тактический истребитель ВВС США

# Именной указатель

- Абламович А. — 252  
Абрамов С. Б. — 354, 508, 513, 535, 559, 618, 656  
Абрамович Р. — 375  
Авакимов С. П. — 313, 327–330, 352, 364–367, 376, 382, 387, 389, 398, 400, 413, 415, 492, 497, 595, 661, 666, 669, 671  
Автономов А. А. — 173  
Агавельян В. С. — 680  
Агавельян С. Д. — 667  
Агаджанов А. И. — 242  
Агаджанов С. И. — 241, 242  
Агапов С. Т. — 32, 48, 53, 67, 69, 88, 109, 110, 124, 127, 128, 136, 201, 211–214, 222, 223, 242, 243, 251, 253, 257, 262, 263, 269, 285, 296, 297, 306–308, 314, 318, 328–345, 347, 349–358, 366, 367, 370, 371, 373–376, 381, 382, 400, 406, 409, 415, 432, 434–437, 439, 440, 444–446, 448–451, 454, 456, 486, 490, 492, 493, 497, 501, 512, 514, 516, 518, 520, 522, 545, 551–554, 557–561, 568, 571, 572, 575, 587, 601, 602, 604, 605, 615, 631, 639, 649, 650, 654, 655, 659, 660, 663, 664, 669, 689, 702, 704, 713, 714  
Адамович Н. В. — 202, 259, 274, 276–278, 285, 404, 598  
Азарян А. — 579  
Акопян Э. Г. — 84  
Аксенов Н. В. — 166  
Аксенов А. А. — 288  
Алашеева А. В. — 17  
Алашеев А. Ю. — 40  
Алашеев О. Ю. — 40, 494, 720  
Алашеев Т. Я. — 18  
Алашеев Ю. Т. — 16–21, 23, 25–41, 44, 51, 56, 58–61, 63, 67, 69, 70, 75, 82, 109, 122, 142–145, 159, 160, 165, 166, 225, 240, 248, 295, 299, 312, 353, 635, 639, 649, 678, 709  
Александров В. Е. — 407, 408, 698–700, 739  
Александров В. К. — 202, 574  
Александров В. Л. — 648  
Александров Н. С. — 214, 219  
Алексеев А. Ф. — 655  
Алексеев В. М. — 390  
Алексеев С. М. — 637  
Алексей Андреевич — см. Туполев А. А.  
Аленов М. А. — 270, 606, 622  
Алиханов А. И. — 241  
Алкснис Я. И. — 503  
Амелюшкин А. Н. — 524  
Амет-хан Султан — 80, 90, 139, 244, 258, 259, 409, 485, 486–489, 519, 652  
Амирьянц Г. А. — 6  
Амплеев В. Я. — 100  
Андрей Иванович — см. Талалакин А. И.  
Андрей Николаевич — см. Туполев А. П.  
Андропов Ю. В. — 197  
Анисимов А. Ф. — 503  
Анопов Б. А. — 341, 390, 406  
Анохин С. Н. — 18, 20, 41, 73–75, 80, 88–90, 125, 126, 139, 172, 201, 206, 257, 258, 281, 336, 390, 408, 488, 532, 652  
Антамохин В. В. — 322  
Антисфен — 504

- Антонов О. К. — 573, 735  
 Аполлинер Г. — 377  
 Апраксин В. — 69  
 Арам — см. *Грамп А. Н.*  
 Армстронг Н. — 143  
 Аронов О. Б. — 643  
 Артюхин А. А. — 242, 382, 383, 508, 529, 560, 565–569, 575, 576, 592, 604, 607, 665, 702  
 Архангельский А. А. — 12, 141, 285  
 Архипов В. В. — 497  
 Арцеулов К. К. — 257, 532  
 Астафьев В. П. — 703, 710  
 Афанасьев А. Ф. — 684  
  
 Бабочкин А. — 643  
 Багиров — 241  
 Баграмян И. Х. — 325  
 Баевский Г. А. — 333  
 Баженов В. В. — 243, 244  
 Баженов Г. Н. — 293, 298, 381  
 Базенков Л. Н. — 654  
 Базенков Н. И. — 12, 67, 69, 84, 139, 285, 294, 493  
 Байдуков Г. Ф. — 503, 576, 709  
 Балабуев П. В. — 672  
 Балашов В. — 653  
 Барабанов — 42  
 Базилашвили О. В. — 257  
 Баскаков В. Д. — 148, 213, 242, 271, 402, 475, 477, 478, 507, 527, 528 558, 559, 570, 571, 576–591, 593–597, 599, 600, 601, 605, 609, 614, 615, 617, 618, 620–622, 624, 626, 659, 660, 664, 713  
 Бахчиванджи Г. Я. — 674  
 Башкиров С. С. — 643  
 Бедржицкий Е. Л. — 559  
 Бежевец А. С. — 375  
 Белостоцкий О. И. — 55, 59, 61, 63, 145, 173, 230, 282, 302, 315, 368–370, 378–380, 679, 683, 690, 691, 694, 696  
 Белоцерковский С. М. — 73  
 Беляков Р. А. — 279  
 Бендеров В. В. — 377, 378  
 Бендеров В. Н. — 18, 19, 32, 39, 173, 236, 237, 261, 265, 272, 274–276, 281, 289, 292, 293, 296, 299, 301, 303, 312–315, 319–325, 327, 328, 347, 348, 363–365, 367, 371, 372, 376, 377, 381, 382, 384, 385, 396, 400, 404, 467, 487, 491, 504, 505, 645, 665, 666, 668, 669, 684, 692, 696, 711  
 Бендеров Н. Н. — 320  
 Бендеров Н. И. — 320  
 Бендерова В. Н. — 16, 320  
 Бендерова Г. Н. — 320  
 Бендерова Е. Н. — 320  
 Бердников В. И. — 390  
 Береговой Г. Т. — 86, 136, 337  
 Березняк А. Я. — 631, 635, 636, 639  
 Берия Л. П. — 637  
 Берия С. Л. — 241  
 Беспалов В. — 516  
 Бессонов А. Д. — 34–36, 47, 48, 51, 64, 68, 69, 71–79, 81–92, 94, 98, 99, 101, 104, 106, 108–110, 120, 123, 124, 136, 145, 146, 154, 170, 173, 178, 187, 190, 191, 200, 201, 220, 235–240, 242–244, 248, 250, 251, 262–264, 269–274, 287, 288, 295, 296, 302, 314, 318–320, 325, 327, 328, 332, 333, 336, 340, 354, 385, 386, 437, 438, 441, 444–446, 448, 460, 470, 489, 491, 500, 501, 503, 504, 506–508, 512, 518, 549, 550, 552–558, 560, 570–573, 599, 601, 605, 611, 617, 618, 622, 623, 639, 651, 660, 687, 688, 692, 694–696, 702, 704, 706, 711, 713, 717, 720, 732  
 Бессонов Н. А. — 704  
 Бесчастнов А. Г. — 266  
 Бжезинский З. — 738  
 Благовещенский А. С. — 238, 263, 264, 289, 296, 320, 323, 344, 505, 506, 534, 645, 651, 666, 695, 696  
 Близнюк В. И. — 141, 163, 279, 284, 359, 402, 403, 406, 412, 422, 426–428, 430, 434, 435, 437, 439, 447, 448, 451, 454–456, 472, 473, 478, 480, 481, 530, 644–646, 653, 654, 699, 720, 739  
 Бобовников А. Н. — 524  
 Бобриков — 691  
 Богданов В. А. — 77, 713  
 Богданов В. И. — 19, 40, 117, 684, 693

- Богородский А. П. — 75–77, 79, 80, 95  
Богушевский Ю. Г. — 554, 555  
Бодлер Ш. — 377  
Бойко В. А. — 258  
Болбот А. В. — 314, 348, 357, 407, 554, 667, 689, 697  
Болысов А. И. — 61, 251, 252  
Большаков В. — 152  
Бонин А. Р. — 139  
Бондарчук С. Ф. — 43  
Бор Н. — 371  
Борис Ю. А. — 66, 383  
Борисов В. П. — 51, 55, 62, 63, 88, 90, 91, 123, 132, 145, 146, 153–157, 161–185, 187, 188, 190, 192–233, 235–237, 242, 252, 262–265, 267, 268, 270, 273, 274, 289, 292, 296, 299–310, 327, 332, 333, 336, 339, 350, 353, 354, 357, 358, 375, 376, 379, 409, 410, 434–437, 440–442, 444, 445, 452, 459, 460, 465, 470, 479, 484, 487, 489, 491, 497, 501, 506, 509, 512, 513, 519, 520, 527, 545, 550, 556, 561, 566, 571–573, 587, 601–605, 614, 615, 621, 622, 625, 639, 640, 654, 656, 663, 664, 672, 699, 702, 704, 711, 713  
Борисов И. В. — 156, 196, 226–229, 232, 233, 519  
Борисов С. Г. — 411, 413–415, 459, 466, 470, 473, 588, 601, 602, 702, 732  
Борисова Л. И. — 156, 157, 228, 229, 232, 233, 519  
Борсук В. Д. — 81, 84, 668, 669, 684  
Брежнев Л. И. — 152, 249, 257, 397, 443, 445, 523, 580  
Брусницын А. А. — 454–456, 478  
Бугаев Б. П. — 257, 324, 343, 356, 357, 393, 397, 458, 500, 727  
Бузаев П. П. — 495  
Буланов Г. — 515  
Булгаков М. А. — 710  
Булганин Н. А. — 75, 344  
Булгарин Ф. — 482  
Булыгин О. А. — 565  
Бурцев Ф. И. — 38, 75, 258, 339  
Бутенко Г. Ф. — 118, 186, 188–190, 192, 302, 690  
Бюшгенс Г. С. — 15, 66, 151, 158–161, 718, 733  
Вагин М. А. — 225  
Вазген Второй — 229, 325  
Валентей — 287  
Вальденберг М. Р. — 491  
Вартанов А. З. — 9  
Вартек Э. Г. — 390  
Васильев Б. Л. — 704  
Васильев Л. Е. — 66, 295, 359  
Васильев Н. И. — 257  
Васильченко С. К. — 391  
Васин В. П. — 78, 259, 280  
Вахнов В. С. — 61, 251, 252  
Введенский В. П. — 390, 514  
Ведерников И. К. — 51, 88, 101, 104, 105, 108, 110–119, 122–128, 137, 148, 235–237, 242, 262, 264, 265, 268, 273, 274, 278, 289, 297, 312–317, 331, 333, 350, 355, 375, 376, 403, 404, 409, 414, 428, 436–438, 445, 455, 464, 470, 479, 486, 487, 502, 504, 507, 508, 527, 531, 550, 556, 570, 587, 605, 614, 651, 687, 694, 702, 710712  
Ведерникова А. А. — 147  
Велеско В. В. — 35, 66, 102, 201, 226, 297, 681, 683, 693  
Вельмицкий С. А. — 737  
Венедиктов В. Л. — 329, 396, 398  
Веремей Б. И. — 101, 123, 130, 145, 161, 175, 178, 181, 182, 196, 200, 202, 203, 223, 239, 242, 252, 268, 269, 273, 274, 289, 297, 304, 336, 338, 376, 402, 411, 414–423, 426, 433–448, 450, 452, 454–456, 458–460, 463–484, 486, 502, 504, 509, 510, 513, 516, 518, 522, 525–527, 539–543, 546, 556, 557, 559, 562, 587, 588, 590, 592–594, 596, 597, 602, 604–606, 608, 614–617, 621, 622, 639, 640, 645, 647, 654–661, 664, 678, 692, 697, 702, 711, 713  
Веремей И. А. — 417–419, 421, 436, 437, 448, 459, 460, 468–474, 477, 478, 481, 482, 484, 487, 554, 562, 692  
Веремей И. Н. — 418, 420, 458, 483

- Веремей Н. П. — 418  
 Веремей П. Г. — 418  
 Верников Я. И. — 117, 325, 390, 479, 480, 532  
 Вершинин К. А. — 320  
 Вигдорчик С. А. — 430  
 Виноцкий В. В. — 19  
 Виталий Данилович — см. *Баскаков В. Д.*  
 Вишневская Г. П. — 138  
 Вишневский В. — 441  
 Вишневский, А. А. — 259  
 Владимир Николаевич — см. *Матвеев В. Н.*  
 Власова Е. Д. — 22  
 Вобликов А. И. — 49, 318  
 Возяков Б. А. — 390  
 Волк И. П. — 200, 394, 734  
 Волков А. Н. — 311  
 Волков Б. Г. — 390  
 Волков В. М. — 41  
 Волков Г. Ф. — 525  
 Волохов Г. Н. — 164  
 Воронин — 329  
 Воронов В. Я. — 65, 133, 168  
 Воронченко Г. В. — 213, 242, 254, 271, 329, 501, 507, 528, 548–564, 573, 590, 611–614, 617, 618, 621, 623, 625, 661, 665  
 Ворошилов К. Е. — 35, 75, 76  
 Восканов А. И. — 391  
 Вотинцев В. П. — 265  
 Вотинцев И. В. — 266  
 Вуль В. М. — 359  
 Выломов В. Т. — 72, 74, 75  
 Высоцкий В. С. — 374  
 Вэллис Б. — 178  
 Вязанкин Ю. И. — 570  
 Вязигин В. В. — 398  
  
 Гавриленко И. Е. — 17, 23, 25, 26, 28, 29, 32  
 Гагарин Ю. А. — 73, 74, 76, 223  
 Гапеев Д. И. — 430  
 Галкин В. М. — 537  
 Галлай М. Л. — 18, 64, 170, 194, 197, 231, 233, 234, 257, 258, 281, 389, 390, 487, 489, 576, 684  
 Ганнушкин А. П. — 66, 680, 681  
 Ганцевский Б. А. — 307  
 Гарнаев Ю. А. — 38, 76, 78, 199, 203, 230, 246, 409, 652  
 Гарцаев В. А. — 643, 692  
 Генералов — 192  
 Геннадий Владимирович — см. *Воронченко Г. В.*  
 Генов В. Н. — 392, 393, 684  
 Гертруда — см. *Кливанс Г. Я.*  
 Гитлер А. — 197, 502  
 Гладун Л. Г. — 29, 44, 45, 47, 59, 464, 486, 631, 632, 652, 653, 683, 690, 691  
 Гладун Ю. В. — 9  
 Глазунов А. К. — 317  
 Глубоков Е. В. — 136, 684, 693  
 Глушко А. В. — 320  
 Глушко В. П. — 320  
 Голованов А. Е. — 42, 278, 390, 393  
 Голованов Я. К. — 234  
 Гор А. — 412, 413  
 Горбачев М. С. — 585, 701, 739  
 Гордеев И. Д. — 265  
 Гордиенко В. Г. — 481  
 Горохов А. Ф. — 633  
 Горохова Т. В. — 9  
 Горсткин И. Н. — 100, 102, 108, 424, 498, 511–513  
 Горчилин С. И. — 390  
 Горюнов Г. Е. — 148  
 Горюнов Е. А. — 36, 47, 51, 54, 55, 68, 69, 77, 82, 83, 90, 100, 103, 116, 121, 123, 124, 133–137, 139, 142–148, 166, 170, 200, 201, 235, 242, 248, 252, 254–256, 270, 273, 296, 298–300, 302, 309, 372, 387, 388, 391–393, 409, 410, 414, 470, 491, 502, 504, 527, 556, 557, 561, 563, 570, 587, 593, 594, 604, 605, 614, 616, 625, 626, 665, 668, 704  
 Горяйнов Н. И. — 50, 60, 63, 64, 81, 86, 88, 114, 145, 151, 202, 235–238, 240, 243, 258, 259, 272, 278, 279, 281–285, 312, 313, 337, 345, 351, 358, 404, 474, 486, 489, 491, 504, 662, 679  
 Гофман Г. — 378  
 Грабин В. Г. — 271

- Грабовой Г. П. — 472, 473  
Грамп А. Н. (Агаджанов А. И.) — 242  
Гранин Д. А. — 317, 370  
Греф Г. О. — 396  
Гречанинов А. Т. — 317  
Грибакин Г. В. — 98, 684  
Григорович Ю. Н. — 138  
Гризодубова В. С. — 18, 635  
Гринев Ю. Н. — 280, 281  
Гринчик А. Н. — 233  
Грищенко А. Д. — 704  
Грищенко Б. А. — 539–543  
Гроздов Б. Н. — 173, 633, 676  
Громов М. М. — 7, 30, 31, 118, 126, 182, 223, 245, 417, 547, 576, 708, 709  
Громова Н. Г. — 245  
Громыко А. А. — 191  
Гудков О. В. — 72, 74–79, 81, 154, 177, 188, 189, 229, 230, 319, 409, 549, 598  
Гуляев Г. — 631  
Гуревич М. И. — 251, 387  
Гусев А. П. — 653  
Гусев Л. В. — 486
- Данилов Г. А. — 495  
Дворянкин Б. И. — 136, 265  
Дейнекин П. С. — 431, 454, 456, 458  
Дементьев Г. П. — 384  
Дементьев П. В. — 36, 78, 94, 95, 97, 152, 161, 185, 187, 190, 191, 208, 257, 262, 294, 302, 315, 343, 345–347, 359, 360, 372, 382–384, 424, 429, 431  
Диденко П. И. — 94  
Дмитриев В. Г. — 524  
Добровицкий В. З. — 60, 173, 285, 286, 647–652, 683, 692, 713  
Добровольский В. Ю. — 77, 282, 283, 383, 414, 507, 527, 529, 570, 665  
Добрынин В. А. — 17, 20, 85  
Довлатов С. Д. — 710  
Докучаев А. — 422  
Долголенко Г. П. — 83, 84  
Долголенко Т. Г. — 83  
Донсков В. М. — 588, 592, 614  
Дралин А. И. — 213, 293, 303, 318, 346, 347  
Дралин В. А. — 242, 270, 447, 456, 507, 527, 665
- Дробышевский Г. П. — 391  
Дрюон М. — 491  
Дубков Л. И. — 419–421, 482  
Дудник В. Г. — 654  
Душин Н. И. — 259  
Дэвис А. — 93
- Евдокимов Б. И. — 150, 268, 352, 357, 647, 682, 689, 690  
Егер С. М. — 12, 20, 133–135, 140, 141, 152, 153, 161, 211, 212, 283, 293, 407, 493, 652  
Егоров В. — 642  
Егоров М. М. — 26, 31, 255, 633, 652, 676, 684, 690  
Елкин В. С. — 708  
Ельцин Б. Н. — 197, 431, 606  
Елян А. С. — 241, 242  
Елян А. Ф. — 240  
Елян А. Э. — 239  
Елян В. С. — 239, 241, 242, 502  
Елян Э. В. — 35, 38, 43, 47, 55, 60–65, 68, 75, 81, 88, 95, 102, 123, 130, 134, 137, 145, 166, 199, 202, 203, 213, 214, 223, 235–253, 255–267, 270–278, 280, 281, 283–287, 289, 293, 296, 297, 303, 307–314, 317–319, 323–325, 327–329, 331, 333, 336, 338, 339, 344, 345, 347, 349, 354, 355, 357, 363, 367, 370, 371, 374, 376, 377, 379, 380, 382, 383, 387, 393–398, 400–404, 406, 408, 415, 434–439, 441, 445, 463, 464, 466, 470, 471, 473–475, 478, 479, 484, 485, 487, 489–493, 501–505, 508, 509, 520, 526, 527, 533, 534, 545, 550–554, 556, 558, 559, 561–563, 565, 566, 568, 571–573, 582–585, 587, 590, 591, 593, 598, 601, 602, 604–606, 611–615, 618, 620–626, 630, 631, 639, 641, 651, 654, 656, 657, 659–661, 663, 664, 670–672, 684, 685, 687, 689, 694, 696, 702, 705, 711–713  
Емцев П. И. — 175  
Енгулатов Р. А. — 406, 446, 631–636, 638–646, 661, 676, 682  
Енгулатов Ш. А. — 636



- Еременко А. В. — 108, 352, 437, 438, 443, 445, 450, 454, 459, 498, 511, 529, 530, 592, 653, 655, 687, 712
- Ерофеев В. — 261
- Есаян Р. Т. — 406, 721, 734, 735, 737, 738
- Есиков — 283, 284
- Ефимов А. Н. — 454
- Ефимов Ю. Г. — 21, 22, 40, 60, 132, 150, 226, 519, 232, 283, 310, 440, 643, 652, 677–679, 682, 683, 687, 688, 690, 691, 693
- Жаров С. — 317
- Живков Т. — 325
- Живов Ю. Г. — 66
- Жигарев П. Ф. — 709
- Жила М. А. — 117, 486, 566, 572, 641
- Жилин А. А. — 100, 652
- Жуков П. Я. — 322
- Журавлев А. И. — 355, 456, 559, 561, 588, 640, 702, 732
- Забалуев Л. А. — 675
- Заборов П. Н. — 265
- Завадский В. Н. — 354
- Завалкин С. Н. — 400, 721, 722, 724, 726, 737
- Завенягин А. П. — 241, 502
- Заверняев Е. П. — 216–218, 486, 684, 693
- Заверняева Н. А. — 217, 218
- Завитаев А. А. — 645
- Зайцев Н. — 687, 688
- Захаров Г. Н. — 71, 81
- Захаров Р. Ф. — 81
- Заяшников И. Г. — 640
- Зевакин Ю. А. — 486
- Зиглер — 366
- Знаменский Б. Н. — 173
- Зосим Д. С. — 31, 35, 37, 38, 87, 204, 238, 248, 251, 252, 279, 281, 292, 296, 297, 343, 350, 642, 644, 646, 652, 693, 696
- Зудилов Г. И. — 653, 671, 678
- Зюзин Д. В. — 26, 124, 125, 641
- Иванов В. Т. — 697
- Иванов Е. А. — 485, 651
- Иванов И. Д. — 16, 20, 39
- Иванов Н. М. — 495
- Ивашенко П. Н. — 121
- Ивлев Б. В. — 55, 60, 61, 519, 643, 682
- Игнатов В. С. — 342
- Ильин В. Н. — 29, 80, 81, 258
- Ильюшин В. С. — 86, 117, 144, 154, 164, 229, 230, 246–248, 354, 425, 429, 452, 502, 576
- Ильюшин С. В. — 55
- Иосилович И. Б. — 238, 651
- Ирейкин Г. Г. — 351, 352, 565
- Исаев А. М. — 24, 29
- Исаков С. В. — 739
- Каарма Э. В. — 394
- Кабанов А. И. — 120
- Кабатов К. Б. — 708
- Каганович Л. М. — 242
- Казаков А. — 256, 340
- Казаков В. А. — 98, 288, 289, 357, 379, 666, 682, 683
- Казин Н. Н. — 515, 704, 705
- Казьмин П. И. — 18, 34, 289, 382
- Каленов Ю. — 704
- Калина А. Д. — 18, 21–26, 34, 43, 47, 51, 52, 59, 61, 68, 70, 117, 122, 123, 129–135, 137, 143, 166, 170, 175, 248, 251, 252, 268, 353, 639, 647, 660
- Калыгин И. С. — 716, 720
- Камаль — 152
- Каманин Н. П. — 98, 322
- Камов Н. И. — 674
- Кантор Д. И. — 643, 651, 665, 684, 690, 691, 693, 713
- Каньшин В. А. — 473, 474, 526, 592, 660
- Капица П. Л. — 138
- Капрэлян Р. И. — 257, 488
- Карапетян Г. Р. — 705, 708
- Каратыгин — 482
- Каримов А. — 259, 260
- Карнеги Д.
- Карпинский В. Г. — 693
- Касрашвили М. — 138
- Кастро Ф. — 347
- Каштанов Ю. Н. — 65, 133, 134, 386, 651, 692, 698, 699

- Квитко И. Н. — 98, 648  
Квициния Р. М. — 378  
Квочур А. Н. — 266, 492, 493, 524  
Кеннеди Д. — 740  
Кербер Л. Л. — 139, 141, 153, 277, 285, 294, 633, 634, 652  
Киндин И. Ф. — 668  
Киракосов В. — 130  
Киреевская О. В. — 9  
Киржаев М. П. — 29, 80, 81  
Кириченко С. С. — 641  
Кирсанов В. И. — 77, 80  
Клепачевский С. П. — 680  
Кливанс Г. Я. — 242  
Климов А. Г. — 471  
Климов В. Т. — 359, 385, 407, 413, 447, 465, 467, 483, 514, 522, 554, 560, 587, 646, 651, 652, 660, 666, 672, 692, 696–701, 702, 732, 739  
Клод М. — 652  
Клубков К. М. — 18, 23, 25  
Клюев С. А. — 270  
Княгиничев Э. П. — 331, 332  
Кобзарев А. А. — 480  
Ковалев В. Ф. — 17–20, 22, 26, 30, 31, 34, 39–45, 51, 59, 60, 63, 68–70, 122, 130, 143, 165, 166, 194, 206, 207, 213, 225, 240, 248, 295, 299, 336, 351, 353, 487, 630, 631, 709  
Коваленко А. В. — 388  
Коваленко В. Г. — 517, 737  
Ковшов В. К. — 643  
Кожевников Д. А. — 107, 272, 288, 289, 307, 317, 386, 403, 438–440, 506, 645, 646, 651, 667, 683, 684, 693, 696, 697  
Козел М. М. — 438, 443, 445, 454, 459, 592  
Козлов В. В. — 390  
Козлов Л. С. — 451, 454  
Козлов М. В. — 17, 20, 23, 37, 43, 49, 68–71, 82–84, 86, 87, 109, 143, 201, 206, 222, 223, 225, 235, 237–240, 243, 248, 261–265, 268, 272, 275, 279, 284–288, 292, 293, 295, 297–301, 303, 312–316, 318–320, 323, 327, 330, 332, 333, 336, 337, 345–348, 351, 358, 360, 363, 366, 367, 369, 370–372, 376, 380–382, 403, 408, 470, 485, 486, 489, 496, 502, 505, 527, 553, 566, 656, 660, 664, 694, 702, 704  
Козлов Ф. Р. — 115  
Кознов А. — 81  
Козырев А. — 431  
Коккинаки В. К. — 55, 75, 126, 246  
Коккинаки К. К. — 86  
Кокошин А. — 431  
Колесов П. А. — 307, 357, 396, 662, 669, 692  
Коллинз Д. — 691  
Колосов А. — 332  
Колосов В. В. — 67, 243, 347, 352, 486  
Комаров В. А. — 20, 41, 42, 78, 80–82, 139, 206, 336, 708  
Комиссаров И. Е. — 28  
Кондорский Б. М. — 19  
Кондратенко В. Г. — 510, 511  
Кондрашов — 497  
Константинов В. С. — 278, 319, 372  
Копылов — 466  
Корзинщиков С. А. — 503  
Корнев Л. А. — 214, 218  
Корнеев В. М. — 464, 684, 693  
Корнеев М. Н. — 139, 205, 248, 645, 651, 677, 695  
Королев В. М. — 40  
Королев С. П. — 233, 532  
Коротюк К. — 74  
Космачев Н. М. — 214, 218  
Косминков К. Ю. — 4  
Косырев А. В. — 355, 517, 559, 732  
Котельников М. В. — 71, 75, 245, 281  
Котлов Л. В. — 265  
Котович В. Н. — 514, 722  
Кочарян Ф. А. — 66, 101, 102  
Кочергин — 141  
Кочетков А. Г. — 69  
Кочетков О. Н. — 389  
Кравцов И. Н. — 72, 76, 77, 79, 86  
Кравченко С. В. — 410  
Кравчук В. А. — 307  
Крапивин В. — 575, 576  
Красильников В. А. — 77, 80

- Красильщиков П. П. — 178  
 Красичков В. — 653  
 Краудер Д. — 412  
 Кремлев В. — 497, 646  
 Креулин — 497  
 Крестенко А. А. — 390  
 Криковцов В. — 588  
 Кристи А. — 298  
 Кросс К. — 546  
 Крупянский Э. Ф. — 122, 227, 296, 315, 333, 359, 367, 368, 372, 378, 382, 386, 470, 653, 682, 683, 684, 693, 697  
 Крутов А. В. — 266  
 Крыжановский В. И. — 176  
 Крылов А. Н. — 681  
 Крылов Н. М. — 76, 77, 80  
 Кубышкин А. Г. — 202  
 Кудрявцев Е. А. — 588, 592, 640, 732  
 Кузнецов А. Б. — 183  
 Кузнецов Б. Ф. — 128, 253, 329, 349, 397  
 Кузнецов Г. — 42  
 Кузнецов Н. Д. — 20, 83, 162, 187, 388, 424, 530, 661, 668  
 Кузьменко Ю. Н. — 25, 150, 214, 218  
 Кузьмин А. А. — 737  
 Кузьмин А. И. — 693  
 Кузьмин Е. А. — 732  
 Кулеш В. М. — 306, 323, 329, 366, 398–400, 496, 551, 552, 661, 666–672, 684  
 Кульчицкая Ю. Ф. — 107  
 Кульчицкий Н. Е. — 71, 98–108, 118–122, 124, 178, 190, 191, 209, 210, 213, 214, 219, 242, 263, 319, 333, 334, 350, 417, 464, 486, 498, 504, 509, 511, 512, 518, 528, 529, 539, 553–557, 561, 571, 587, 606, 639, 641, 651, 653–655, 662–665, 695, 702, 712  
 Кумраков А. — 535  
 Купцов — 584  
 Кутаков Б. И. — 62, 249, 641, 653, 687, 688  
 Кутахов П. С. — 185, 186, 191, 196  
 Лавочкин С. А. — 69, 79  
 Лавровский М. Л. — 138  
 Лайхтер В. Л. — 225, 270, 553, 592  
 Лайхтер Л. И. — 643, 717  
 Лановский Л. А. — 518, 698, 714, 716, 720  
 Лапоногов М. А. — 388  
 Ласьков В. Б. — 592  
 Лашкевич Н. В. — 38, 122, 173, 263, 264, 343, 347, 652, 653, 676, 682–684  
 Лебедев А. А. — 390  
 Лейтес М. И. — 37, 65, 109, 207, 481  
 Лесников И. И. — 84, 86, 250  
 Лешинский П. М. — 35, 69, 94, 121, 127, 154, 201, 205, 226, 256, 297, 334, 339, 340, 477, 479, 511, 581–585, 590, 600, 602, 604, 605, 614, 631, 651, 669, 681, 683, 687, 688, 692, 693  
 Лимонад Ю. Г. — 158  
 Линдберг Ч. — 583  
 Линьков Н. И. — 242, 507, 554, 559, 560, 617, 618, 665  
 Лиознова Т. М. — 739  
 Липко А. С. — 55, 144, 206, 255, 354, 464  
 Лифшиц Я. А. — 430  
 Лихачев Д. С. — 374  
 Лобас Л. Д. — 266  
 Лойчиков В. И. — 394, 708  
 Луспекаев П. Б. — 257  
 Лучко К. С. — 219  
 Львов Б. Л. — 460, 463–465, 482, 526, 593, 657, 658  
 Любимов Ю. П. — 583, 624  
 Люлька А. М. — 66, 85, 247  
 Ляпидевский А. В. — 650  
 Мазурук И. П. — 391  
 Майборода И. С. — 388  
 Майоров В. — 250, 251, 282  
 Майоров Н. Ф. — 19, 39, 51, 63, 105, 208, 211, 214, 216, 218, 239, 282, 294, 295, 351, 488, 590, 688  
 Макаревский А. И. — 36  
 Макаров В. — 48, 49  
 Макаров К. П. — 100, 120, 121  
 Малинин Н. А. — 133, 253, 334, 336, 341, 342, 390, 486  
 Малхасян К. И. — 17, 19, 26, 34, 39, 40, 68, 69, 255, 256, 332, 333, 552, 640, 641  
 Мальцовы — 485  
 Маматов И. — 198

- Мамсуров Ю. Г. — 396  
Манушкин А. С. — 737  
Марков Д. С. — 12, 17, 20, 67, 88, 90, 94,  
129, 130, 133, 134, 139–141, 144, 145,  
152, 153, 161, 170, 172, 185–187, 207,  
225, 230, 235–237, 249, 252, 258, 278,  
283, 284, 293, 310, 340, 343, 353, 373,  
407, 434, 435, 437, 438, 464, 465, 480,  
493, 507, 635, 652, 653, 658, 677–679  
Мартъянов Д. П. — 72, 76, 78  
Марунов В. П. — 95, 96  
Матвеев В. Н. — 242, 307, 333, 340, 350,  
355, 414, 433, 434, 442, 454, 456, 470,  
500, 507, 516–518, 521–527, 529, 533,  
545, 555, 557, 559, 569, 572, 573, 588,  
594, 601, 602, 604, 605, 610, 614, 615,  
618, 640, 660, 663, 693, 702, 713, 714,  
723, 724  
Махалин А. В. — 135, 213, 242, 270, 506–  
508, 513, 527, 528, 532–545, 547, 558,  
559, 573, 611, 656, 665, 713  
Махалин В. Н. — 246, 247  
Машковский С. Ф. — 464, 708  
Машковцев Б. В. — 24, 29, 68, 260, 261  
Машковцева М. — 260  
Медведев С. — 71  
Мезох В. Ч. — 42, 124, 253, 309, 334–336,  
339–341, 344, 390, 393, 397, 398, 400,  
404–406, 562, 568, 575, 671, 734  
Мелешко А. С. — 47, 53, 82, 148, 242,  
252, 270, 345, 355, 350, 451, 454, 501,  
508, 509–515, 517–521, 550, 555, 557,  
558, 614, 617, 624, 640, 704, 712, 717  
Мельников Б. В. — 258  
Мельников Б. Л. — 13  
Мельников С. Н. — 577  
Меницкий В. Е. — 491, 493  
Меркулов Б. Л. — 37  
Месье — 380  
Мешеряков В. Ф. — 261  
Микоян А. И. — 67, 77, 78, 85, 86, 179,  
245, 278, 279, 386, 387, 479, 481, 492,  
576, 635, 649  
Микоян И. А. — 259  
Микоян С. А. — 223, 259, 260, 278, 296,  
Микулин А. А. — 14  
Миль М. Л. — 675  
Минашкин В. А. — 355, 559, 561, 588, 640  
Минкнер К. В. — 139, 141, 142, 153, 285,  
493  
Миронов А. Д. — 36, 37, 296, 359  
Мирошниченко П. В. — 390  
Мистакиди А. А. — 213, 484–487, 490,  
491, 493  
Михайленко В. Р. — 424  
Михайлов В. В. — 522, 660  
Михайлов В. Г. — 525  
Михайлов М. С. — 230  
Мишук М. П. — 288  
Молчанов В. М. — 86, 208, 211, 213, 214,  
220, 256, 268, 292, 293, 295, 299, 301,  
313, 314, 319, 326, 327, 333, 340, 347,  
348, 355, 358, 370–373, 376, 378, 381,  
382, 490, 502, 505, 515, 516, 565, 570,  
604, 631, 664, 665, 689, 704, 705  
Мосолов Г. К. — 245  
Муравьев А. А. — 354  
Мухин В. Г. — 280  
Мясищев В. М. — 12, 64, 69, 86, 140, 144,  
426, 428, 522  
Надашкевич А. В. — 139–141  
Назарян В. В. — 199, 394, 395, 734  
Насер Г. — 152  
Наумов В. А. — 653, 700  
Наумов С. Я. — 341  
Негин Н. В. — 587  
Незваль И. Ф. — 17, 86, 139, 493  
Некрасов А. И. — 648  
Немытов Г. В. — 35, 328, 681, 683, 693  
Нефедов В. А. — 245, 246  
Нефедов К. М. — 26  
Никерин В. С. — 61, 251, 252  
Никифоров Г. А. — 341, 390, 408  
Николаев А. Н. — 333, 529, 566, 664  
Николаев О. А. — 329, 396  
Николаева И. Н. — 131  
Николаичев А. Н. — 100  
Новиков А. Н. — 737  
Новиков М. А. — 307  
Новожилов Г. В. — 563, 672  
Нуждин Н. И. — 331, 339

- Нюхтиков М. А. — 30–32, 34, 37–39, 64, 68, 71, 82, 84, 90, 94, 98, 103–105, 109, 110, 112–117, 123, 126, 139, 141, 143, 146, 147, 153–155, 165, 169, 170, 173, 197, 200–203, 222, 223, 248, 292, 295, 296, 331, 332, 385, 442, 443, 452, 458, 459, 487, 505, 547, 548, 599, 600, 601, 604, 638, 639, 641, 668, 676, 711, 731
- Озеров Г. А. — 66, 95, 141
- Окуджава Б. Ш. — 703
- Опадчий Ф. Ф. — 197, 233
- Опарин М. — 458
- Орлов Б. А. — 493
- Орлов — 241
- Осипов С. Д. — 722
- Остапенко П. М. — 78, 85, 179, 230, 452, 493
- Павлов А. В. — 656
- Павлов В. В. — 135, 257, 269, 345, 354, 373, 448–451, 456, 467, 470, 511, 514, 517, 521, 522, 527, 529–531, 537–540, 542–547, 554, 560, 565–569, 573, 592, 594, 604, 606, 608, 655, 656, 659, 665, 697, 702, 706
- Панкевич М. В. — 306, 661, 669, 692, 693, 737
- Панов И. — 535
- Пантюхин А. Х. — 164
- Паспортников В. С. — 43–45, 54, 239, 272, 292, 293, 486, 502, 622
- Паулюс — 418
- Педос В. И. — 513, 561, 591, 592, 640
- Пекарский А. — 127
- Первухин Б. А. — 293, 323, 324, 326, 328, 346, 347, 363–367, 382, 631, 667, 668, 684, 693
- Первухин М. Г. — 382
- Первухина Б. — 382
- Перелет А. Д. — 38, 95, 96, 103, 111, 120, 127, 129, 213, 295, 343, 634, 641, 647, 676, 677
- Перельман В. М. — 121, 122
- Перерва К. К. — 694
- Перов В. И. — 704
- Петров В. В. — 4
- Петров И. Ф. — 391, 576
- Петляков В. М. — 12, 259, 260
- Петляков М. В. — 29
- Пиль Г. — 643
- Пименов И. Ф. — 643
- Пирожков В. С. — 486
- Плаксин В. Д. — 34, 80, 339
- Плятт Р. Я. — 547
- Подгорный Н. В. — 431
- Поздняков М. И. — 92, 93, 109, 512, 687
- Поклад В. Н. — 669, 692, 737
- Покрышкин А. И. — 414
- Полевой Н. А. — 482
- Поликарпов Н. Н. — 12, 30
- Половников Б. И. — 56, 60, 61, 144, 145, 160, 166, 708
- Полторанов А. В. — 468
- Полторанов В. А. — 468
- Полунин И. П. — 75, 76, 252, 331, 332, 496
- Поляков — 700
- Помпиду Ж. — 308, 330
- Пономарев А. К. — 408, 700, 739
- Пономаренко В. А. — 81
- Попов В. А. — 524
- Попов В. Д. — 128, 303, 309, 357, 389–398, 400–402, 404, 406, 408–410, 500, 526, 550, 551, 563, 565, 593, 670, 714
- Попов Л. С. — 352
- Попов С. С. — 414, 415, 601, 602, 614–617
- Попов Ю. Н. — 359, 403, 404, 412, 428, 438, 455, 478, 667
- Поспелов Г. К. — 48, 119, 122, 576, 643, 697
- Пронин С. В. — 640, 732
- Пугачев В. Г. — 93, 492
- Путилов А. И. — 12, 86
- Путин В. В. — 414, 431, 740
- Пухов А. Л. — 284, 350, 380, 382, 411–413, 466, 473
- Пушкин А. С. — 5, 238, 483, 576
- Пышнов В. С. — 105
- Пэйн У. — 707
- Раевский Н. Н. — 483
- Разова Г. И. — 9

- Разумихин В. М. — 37, 47, 48, 55, 57, 58, 65–67, 69, 70, 86, 90, 94, 117, 133, 137, 140, 141, 144, 145, 153, 160, 168, 181, 182, 184, 189, 275, 288, 359–362, 364, 365, 367–369, 378, 382, 386, 402–404, 413, 428, 444, 445, 447, 451, 464, 472, 478, 480, 545, 563, 654, 669, 689, 719, 720
- Разумовский В. Н. — 668
- Разумовский И. С. — 343, 357
- Расторгуева Г. В. — 705
- Рауф Аминович — см. *Енгулатов Р. А.*
- Рахманинов С. В. — 317, 547
- Ревякин В. А. — 684, 693
- Резерфорд Э. — 138
- Рейган Р — 585
- Решетников В. В. — 195, 196, 425–429, 458
- Риверс Р. А. — 411
- Рогачев Ю. — 86, 136, 137, 333
- Роднянский Л. М. — 37, 48, 52, 64, 65, 133, 139, 153, 168, 277, 493, 710
- Розанов А. С. — 496, 524
- Розенфельд Н. А. — 684
- Ростропович М. Л. — 138
- Руднев П. Н. — 16, 184, 226, 347, 474, 486, 566, 717
- Рыбиков Л. Д. — 165
- Рыбин С. П. — 270, 513, 526, 535, 536
- Рыбко Н. С. — 14, 97, 198, 247, 638
- Рязанов Э. А. — 233
- Савицкая С. Е. — 570
- Савицкий Е. Я. — 496
- Садат А. — 152
- Самунин Ф. С. — 265
- Сапелкин К. П. — 112, 115
- Сасин Г. К. — 260, 261
- Саттаров М. В. — 634
- Саттаров Н. Ш. — 415, 443, 467, 544, 656
- Сафонов А. Н. — 48, 49
- Свидерский Б. Е. — 101, 107
- Свиридов В. — 29
- Свищев Г. П. — 275, 288, 292, 367, 383
- Святодух В. К. — 66
- Севаньяев В. А. — 108, 123, 154, 178, 211, 220, 225, 242, 263, 264, 266, 267, 269, 486, 496–499, 501–509, 511, 518, 519, 524, 533, 538, 545, 555, 557, 590, 602–605, 622, 640, 653, 702
- Севастьянов В. И. — 282, 486, 566, 689
- Севастьянов П. И. — 726
- Седов В. Н. — 588, 592
- Седов Г. А. — 78, 126, 245, 491, 576, 614
- Селезнев И. С. — 289, 496, 635, 636, 644, 646
- Селиверстов Ю. Т. — 40, 261, 275, 276, 303, 306, 307, 323, 349, 350, 352
- Селихов А. Ф. — 66, 680, 681
- Селяков Л. Л. — 129, 139–141, 196, 244, 356, 514, 653
- Семенев А. И. — 643
- Семенов В. М. — 708
- Семчурин М. М. — 120
- Сергей Николаевич — см. *Завалкин С. Н.*
- Сергей Сергеевич — см. *Попов С. С.*
- Сергиева О. В. — 377
- Серегин В. С. — 73–75
- Серман В. Э. — 100, 104
- Сикачев Л. С. — 161, 188, 211, 214, 217, 439, 566
- Сикорский И. И. — 115, 576
- Силаев И. С. — 444, 500, 667
- Силенко А. М. — 34, 295
- Симовских Р. Н. — 691
- Симонов М. П. — 98, 369
- Синявский Ю. В. — 378, 379
- Сиранчук С. Д. — 181, 474, 717
- Сирота С. Я. — 9
- Скоморохов С. И. — 718
- Смирнов В. — 75, 443, 510, 655
- Смирнов Л. В. — 380, 383, 444
- Смолин В. Н. — 77
- Сморжок Г. — 329
- Солдатенков А. Н. — 270, 355, 385, 415, 470, 507, 560, 588, 640, 702, 716, 731, 732, 736
- Соловьев В. — 136
- Соловьев Е. С. — 77, 78, 81, 86, 247
- Соловьев П. А. — 661
- Соловьев С. — 703
- Солозобов В. И. — 494
- Соломатин В. В. — 329, 389, 514, 517, 518, 693, 712

- Сорокин З. А. — 471  
 Сорос Д. — 738  
 Спирин — 545  
 Сталин В. И. — 259, 260  
 Сталин И. В. — 15, 197, 242, 259, 485, 501, 557  
 Станкявичюс Р.-А. А. — 266  
 Старостенко Ю. С. — 643  
 Старостин А. Е. — 261  
 Стерлин А. Э. — 66, 68, 139, 205, 294  
 Стерлин В. А. — 294  
 Стерлин Г. А. — 294  
 Стефановский П. М. — 391, 547  
 Столяров Н. А. — 65  
 Столяров Ю. Е. — 668  
 Стоман Е. К. — 30, 31, 35, 120, 121, 633, 646, 650, 676, 689, 690  
 Стоянов Ю. — 274  
 Стравинский И. Ф. — 317  
 Струминский В. В. — 14, 66  
 Стэк Д. — 178  
 Стучалкин Ю. А. — 66  
 Суворов А. В. — 419  
 Сукачев Г. — 547  
 Сулименков В. В. — 680, 681  
 Сунгатуллин Х. И. — 100  
 Суринов Т. Р. — 407, 739  
 Сухов В. Н. — 66  
 Сухов Ю. В. — 123, 130, 137, 150, 151, 190, 212, 235–237, 264, 268, 314, 327, 353, 376, 467, 489, 571, 575, 582, 587, 625, 631, 664, 689, 690, 702, 711  
 Сухой П. О. — 12, 67, 81, 98, 172, 185, 186, 195, 245, 426, 428, 485, 522, 577, 646, 650, 656, 677, 692, 702, 735  
 Сухомлин И. М. — 23, 34, 37, 38, 64, 68, 75, 82, 90, 98, 113, 114, 117, 118, 126, 139, 153, 166, 240, 248, 263–265, 268, 272, 332, 333, 443, 470, 479, 487, 502, 505, 533, 534, 556, 565, 572, 639, 645, 647, 676, 731  
 Сытник Ю. М. — 717  
 Талалакин А. И. — 86, 123, 154, 207, 242, 269, 297, 340, 355, 470, 506, 514–518, 521, 522, 529, 530, 538, 550, 560, 569, 570, 572, 573, 588, 605–607, 625, 655, 663, 664, 693, 702, 704–706, 709, 711–718, 723, 724, 730, 731  
 Тайц М. А. — 648, 649, 668  
 Танк К. — 576  
 Таскаев Р. П. — 493  
 Татаринов Г. Ф. — 677, 690  
 Твардовский А. Т. — 160  
 Тверской С. И. — 643  
 Теймуразов Р. А. — 341  
 Терентьев А. Г. — 341  
 Терский В. И. — 78, 573, 706  
 Тер-Акопян А. М. — 684, 685  
 Тимошок Б. М. — 16, 124, 130, 137, 200, 201, 354, 660  
 Титкин — 243, 407  
 Тихонов Г. П. — 78  
 Ткаченко В. А. — 164  
 Толбоев М. О. — 266, 524  
 Толмачев Е. — 254  
 Толмачев Н. И. — 62, 71, 249, 493, 566, 639, 641, 717  
 Томилин А. С. — 390  
 Трошин В. А. — 306, 307, 329, 562, 566, 591, 593, 594, 614  
 Туполев А. А. — 94, 100, 128, 132, 153, 189, 237, 242–244, 264, 267, 275, 284, 285, 287, 288, 293–295, 300, 301, 307, 315, 317, 319, 323, 347, 350, 357, 359, 366, 368–372, 379, 384, 396, 403, 404, 406–408, 412, 424, 426, 430–434, 436, 438, 439, 442, 444, 447, 451, 463, 503, 505, 506, 514–516, 522, 523, 529, 530, 662, 671, 672, 682, 689, 692, 694, 695, 697, 698, 733, 739  
 Туполев А. Н. — 15–17, 19, 22–24, 34–38, 40, 51, 66, 67, 69, 71, 81, 84–86, 88, 95–98, 109, 111, 112, 114, 115, 124, 125, 129, 130, 133–135, 137, 139–146, 150–153, 157, 161–163, 165, 173, 174, 177, 179, 182–184, 186, 195, 196, 198, 199, 202, 235, 236, 238–240, 242–245, 249, 274–276, 284–287, 293, 294, 297, 309, 313–315, 318, 320, 323, 325, 327, 341, 343, 350, 368, 409, 422, 424, 426,

- 428, 429, 432, 480, 487, 489, 497, 502,  
504, 506, 531, 533, 549, 550, 554, 563,  
566, 572, 576, 581, 583, 584, 616, 630,  
632–636, 638, 645–652, 661, 667, 668,  
672–676, 678, 680, 684, 694–696, 702,  
705, 709, 710, 720, 721, 730, 732, 737,  
739, 741
- Туполева Ю. А. — 19
- Тюрка А. — 252, 277, 286, 326
- Тюрюмин А. М. — 390
- Тяпин Я. К. — 683, 693
- Уайт Э. — 546
- Ульянов В. В. — 27, 673–677
- Ульянов Вит. В. — 675
- Ульянов М. В. — 21–23, 25, 26, 28–30,  
32, 36, 40, 45, 48, 52–55, 59–63, 75,  
77, 80, 83, 95, 97, 119, 121, 122, 126–  
128, 131, 138, 152, 174, 194, 211, 214,  
215, 222, 226, 232, 237, 239, 241, 244,  
256, 271, 274, 278, 281–283, 294, 295,  
297, 310, 323, 324, 326, 327, 330, 335,  
344, 358, 376, 384, 386, 398, 407, 437,  
439, 440, 446, 448, 463, 464, 467, 479,  
493, 497, 509, 518, 520, 522, 529, 530,  
534, 536, 539, 545, 554, 557, 575, 584,  
586–588, 594, 622, 626, 631, 639, 643,  
645, 652, 653, 665–667, 674, 676–679,  
681–685, 687–697, 699, 700, 706,  
711–713, 720, 721, 732
- Уолкер Д. — 546
- Устинов Д. Ф. — 62, 161, 185, 191, 276,  
443, 444, 634, 646
- Уткин В. В. — 275, 288, 289, 292, 306–  
308, 357, 379, 383, 384
- Ухловский А. — 101, 106, 107, 120
- Фадеев В. П. — 643
- Фастовец А. Г. — 258, 493
- Федоров Е. А. — 261
- Федоров С. Н. — 258, 493, 645
- Федосеев Г. В. — 270, 513, 517, 539–543
- Федотов А. В. — 75, 77, 79, 86, 154, 179,  
224, 229, 230, 276, 452, 491, 677
- Федрушков В. Ф. — 265
- Фенелон Ф. — 239
- Феняевский Г. Т. — 634
- Фетисов В. Ф. — 330, 367, 388
- Филиппский А. М. — 732
- Философов А. Б. — 80, 81, 166
- Фирсов А. И. — 262–264, 266, 267, 270,  
271, 325, 470, 490, 496, 503, 504, 507,  
508, 520, 524, 533, 553, 556, 557, 571,  
620, 621, 664, 694, 713
- Фоменко Л. В. — 74, 262–264, 267, 496,  
507, 521, 549, 677, 734
- Фридман Д. — 257
- Фролов Е. И. — 266, 269
- Фуллертон Ч. Г. — 411
- Фурцева Е. А. — 22
- Хапов В. Ф. — 80, 90
- Харитонов Н. Н. — 18, 24, 26, 47, 49–55,  
59, 61, 68, 86, 123, 130, 135–137, 143,  
144, 150, 166, 172, 252, 268, 332, 338,  
353, 445, 488, 502, 504, 582, 587
- Харченко Ю. Н. — 78
- Хатковский В. С. — 570
- Хвостовский А. И. — 226, 652, 683
- Хероудинов В. А. — 516
- Хмельницкий Б. — 548
- Хозин М. С. — 485
- Христианович С. А. — 14, 66
- Хрушев Н. С. — 22, 75, 84, 115, 151, 241,  
249, 322, 344, 394, 639, 675
- Царев М. И. — 547
- Царев Ю. П. — 486
- Цыбин П. В. — 244, 487
- Цыганков А. М. — 77
- Чайковский П. И. — 547
- Челомей В. Н. — 636
- Чепурин А. А. — 270
- Черемухин А. М. — 12, 66
- Черемухин Г. А. — 66, 277, 294, 359, 361–  
363
- Чернобровкин К. — 704
- Чернов В. М. — 214, 218
- Черно-Иванов В. Ф. — 56, 160
- Черномырдин В. С. — 412, 413
- Черняков Н. С. — 428



- Чехов А. П. — 710  
 Чистяков Л. В. — 81  
 Чилингаров А. Н. — 698  
 Чкалов В. П. — 145, 223, 233, 297, 298, 454, 557, 583, 663  
 Чувенков — 160  
 Шабанов В. М. — 62, 635, 646  
 Шальнев — 698  
 Шапкин Н. М. — 112  
 Шапошников Е. И. — 431  
 Шаповал Г. Н. — 459, 470, 507, 559, 614, 618, 656  
 Шаповалов П. Т. — 265  
 Шаталов В. А. — 275, 378  
 Шаферман Б. И. — 297, 681, 683, 693  
 Шахназаров Г. Х. — 444  
 Шварц Э. И. — 391  
 Шевляков В. И. — 433  
 Шевцов А. С. — 100, 145, 437, 438, 511, 527, 550, 553, 561, 590, 591, 614, 622, 641, 660  
 Шевчук И. С. — 698–700, 721, 738, 739  
 Шевяков Ю. А. — 72, 76, 78, 86, 549  
 Шекспир В. — 298  
 Шелест И. И. — 576  
 Шелюхин Ю. Ф. — 66, 719, 738  
 Шестаков Ю. Г. — 60, 256  
 Шестухин В. М. — 80  
 Шеффер Ю. П. — 99, 103, 104, 108, 121, 122, 213, 223, 242, 269, 270, 501, 512, 534, 561, 618, 664, 665  
 Шиуков А. В. — 261  
 Шихина Р. — 41  
 Шишкин О. А. — 680, 684  
 Шиянов Г. М. — 80, 90, 233, 257, 408, 409  
 Шкатов В. И. — 99, 100, 103, 354, 434, 437, 438, 440, 444, 445, 452, 470, 504, 512, 522, 527, 571, 639, 654, 655, 695  
 Шмелькова — 416  
 Шопенгауэр А. — 663  
 Шпырный Л. В. — 643  
 Штейнберг Р. И. — 66  
 Шутов В. И. — 391  
 Шагин В. М. — 97  
 Щербаков А. А. — 126, 486, 491, 503  
 Щербаков А. К. — 497  
 Щербаков К. А. — 21, 25, 26, 28, 29, 32, 34, 44, 45, 60, 132, 161, 188, 225, 226, 337, 347, 351, 373, 385, 474, 486, 488, 717  
 Щорс Н. А. — 418  
 Щукин И. А. — 121  
 Эйнштейн А. — 609  
 Экзюпери А. — 377  
 Эриксон Б. — 707  
 Юмашев А. Б. — 391  
 Юмашев Б. И.  
 Юмашев Л. А. — 22, 29, 59, 60, 77, 78, 150, 232, 268, 678, 682, 683, 687, 699  
 Юмашев Ю. И. — 78  
 Юровский — 211  
 Юрсков Н. И. — 371, 406  
 Яблочко В. П. — 282, 661, 662, 663, 665  
 Якимов А. П. — 18, 19, 33, 34, 38–40, 49, 59, 61, 63, 68, 82, 83, 88, 90, 108–110, 112–115, 126, 127, 130, 139, 144, 147, 153, 155, 175, 197, 202–204, 224, 236, 239, 240, 242, 248, 255, 259, 264, 265, 268, 293, 295, 297, 312, 313, 332, 333, 336, 337, 345, 350, 403, 417, 443, 470, 489, 505, 529, 533, 601, 626, 637, 639, 647, 652, 656, 675, 694, 704, 731  
 Яковлев А. С. — 41, 67, 117, 172  
 Яшуков А. К. — 443, 446, 652, 653, 655–657, 659–661, 683, 684, 700

**IBC — International Biographical Centre, Cambridge**  
**Dictionary of International Biography — 31st Edition**

**AMIRYANTS Gennady**, b. 4 June 1937, Kokand, USSR. Aeroelasticity Scientist.

m. Irina Mkrtchyan, 2 daughters. Education: Graduate, Aviation Institute, Moscow, 1960; PhD, Physical Technical Institute, Moscow, 1968; Professor, Central Aerohydrodynamic Institute, TsAGI, Moscow, 1980. Appointments: Engineer, 1960-65, Leading Engineer, 1965-68, Head of Division, 1968-80, Head of Department, 1980-98, Principal Research Scientist, 1998-, Central Aerohydrodynamic Institute, TsAGI, Moscow. Publications: Grischenko, 1991; Test Pilots I, 1997; Test Pilots II, 2001; Articles in professional journals include: Scientific Notes of TsAGI X, 1979; Adaptive selectively-deformable structures, 1998; Some applications of active aeroelasticity concepts, 2001. Honours: Gold Medal, World Exhibition of Inventions, Brussels, 1996; Silver Medal, World Exhibition of Inventions, Geneva, 1997. Membership: Programme Committee of International Council of Aviation Science. Address: Moscovscaya ploschad 7-45,

140180, Zhukovsky, Russia. E-mail: amiryants@mail.ru

**IBC — Международный биографический центр, Кэмбридж**  
**Словарь международных биографий — 31-е издание**

**АМИРЬЯНЦ Геннадий**, родился 4 июня 1937 года, город Коканд, СССР. Ученый в области аэроупругости. Женат на Ирине Мкртчян, имеет 2 дочерей. Образование: авиационный институт, Москва, 1960; кандидат технических наук, физико-технический институт, Москва, 1968; доктор технических наук, Центральный аэрогидродинамический институт, ЦАГИ, Москва, 1980. Должности: инженер, 1960-65, ведущий инженер, 1965-68, начальник сектора, 1968-80, начальник отдела, 1980-98, главный научный сотрудник, 1998-, Центральный аэрогидродинамический институт, ЦАГИ, Москва. Публикации: «Не прощаюсь», 1991; «Летчики-испытатели», 1997; «Летчики-испытатели. Сергей Анохин со товарищи», 2001. Статьи в научных журналах: «Ученые записки ЦАГИ», X, 1979. «Адаптивные целесообразно-деформируемые конструкции», 1998. «Приложения концепции активной аэроупругости», 2001. Награды: Золотая медаль Всемирного салона изобретений, Брюссель, 1996; Серебряная медаль Всемирного салона изобретений, Женева, 1997. Член Программного комитета Международного совета по авиационным наукам ICAS. Адрес: Московская площадь, 7 — 45, 140180, Жуковский, Россия. Электронная почта: amiryants@mail.ru

# Содержание

|                                                         |     |
|---------------------------------------------------------|-----|
| О книге .....                                           | 6   |
| Слова признательности .....                             | 8   |
| Предисловие .....                                       | 10  |
| Ту-16, Ту-104, Ту-22. Алашеев, Ковалев, Харитонов ..... | 12  |
| Ту-128. Козлов, Бессонов, Кульчицкий .....              | 66  |
| Ту-142. Ведерников .....                                | 111 |
| Ту-124, Ту-134. Калина, Горюнов .....                   | 129 |
| Ту-22М, Ту-154. Борисов, Сухов .....                    | 149 |
| Ту-144. Елян, Горяйнов .....                            | 235 |
| Бендеров, Молчанов .....                                | 312 |
| Агапов .....                                            | 331 |
| Попов, Мезох .....                                      | 390 |
| Ту-160. Веремей .....                                   | 416 |
| Притяжение ревущего зверя .....                         | 484 |
| Севанькаев, Мелешко, Матвеев .....                      | 495 |
| Махалин, Воронченко .....                               | 532 |
| Артюхин, Баскаков .....                                 | 565 |
| Инженеры-испытатели .....                               | 630 |
| За все в ответе .....                                   | 673 |
| Ту-204, Ту-334. Талалакин, Солдатенков, Есаян .....     | 703 |
| Список сокращений .....                                 | 743 |
| Именной указатель .....                                 | 745 |
| Об авторе .....                                         | 760 |

## **Амирьянц Геннадий Ашотович** **ЛЕТЧИКИ-ИСПЫТАТЕЛИ. Туполевцы**

Редактор *М. И. Фетисова*  
Художественное оформление *А. П. Зарубин*  
Компьютерная верстка *И. В. Белюсенко*  
Корректор *Г. В. Лаврик*

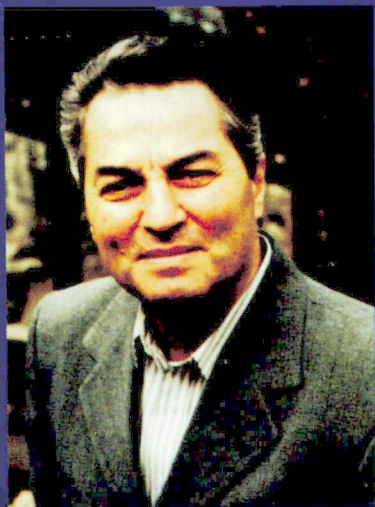
Издательство «Кучково поле»  
105120, г. Москва, Съезжинский пер., 6, Тел./факс: (495) 678 83 56.  
E-mail: kuchkovopole@mail.ru

Подписано в печать 28.03.08. Формат 70х100/16. Усл. печ. л. 61,28. Печать офсетная.  
Гарнитура «NewtonС». Тираж 3000 экз. (I завод 1—1500). Заказ № Т-456.

Отпечатано в типографии ОАО ПИК «Идел-Пресс»  
420066, г. Казань, ул. Декабристов, 2.



*Отклики на публикации и книги  
Г.А. Амирьянца серии  
«Летчики-испытатели»:*



С интересом прочитал мастерски написанную книгу Г. А. Амирьянца «Летчики-испытатели. С. Анохин со товарищи». Это уже третья книга автора о людях редкой и ответственной профессии. Чтение этой книги доставило мне не только большое удовольствие. Отметил для себя более важное и редкое: если бы я такую книгу прочитал до начала моей летной работы, и особенно испытательной, многое в моей жизни было бы по-другому.

Настолько книга обогащает читателей, притом не только летчиков-испытателей, но вообще людей, ищущих решение проблем в активной творческой жизни.

*И.К. Ведерников, Герой Советского  
Союза, Заслуженный летчик-  
испытатель СССР, «Авиационно-  
космическая газета».*

*В редакцию газеты  
«Жуковские весты»:*

Написанное Г. А. Амирьянцем в статье «Фасады и задворки» замечательно и по постановке вопроса, и по аргументации с точки зрения исторической правды.

Я уже не говорю о литературной стороне дела – она просто великолепна. Понял это давно, еще читая книги автора. В статье в «Жуковских вестях» критический анализ касается не только авиационной промышленности, но всего Российского государственного правления. Коль скоро автор с такой обоснованностью, умно и толково говорит об очевидных проблемах, требующих своего незамедлительного решения, надо пробиваться к слуху тех, кто способен что-то изменить...

*Ю.А. Борис,  
главный научный сотрудник ЦАГИ,  
доктор технических наук.*