

...1989

год. Международный аэрокосмический салон в Ле Бурже. Десятки тысяч людей на трибунах любовались искусством пилотажа асов и лучшей авиационной техникой мира. И вдруг над громадным залом под куполом неба повисла напряженная тишина. В небо взмыл наш Су-27. Впервые самолеты ОКБ Сухого принимали участие в столь престижном салоне. И интерес к ним был особый. Серебристая птица делала изящные виражи. А дальше началось нечто... Самолет вдруг встал на дыбы, откинул нос, проплыл в вертикальном состоянии, а потом внезапно ринулся вниз. Это было похоже на стремительный прыжок кобры. Трибуны взорвались аплодисментами. Не только обычные зрители, но и специалисты схватились за голову: кто это? Что это? Как такое могло быть?

- В небе - летчик Пугачев, - бесстрашно объявила диктор. Позже от Виктора Пугачева потребовали повторить элемент. Начались споры, насколько он безопасен. Американцы отказались взять его на вооружение. Вот что сказал когда-то ведущий летчик «Бритиш Аэроспейс» Питер Мартин, испытывавший настоящий шок после полетов Пугачева: «Пугачев делает вираж в 360 градусов за десять секунд, это тридцать шесть градусов в секунду. А мы лишь надеемся, что наш истребитель следующего поколения сможет достигнуть 25 градусов за секунду. Чем выше скорость в вираже, тем быстрее пилот нацеливает ракеты на противника. Всего десять секунд. За это время нам останется, если повезет, выпустить шасси и сесть».

В России модно последнее время говорить о развале оборонной промышленности, науки.

**- Виктор Георгиевич, как вы считаете, насколько конкурентоспособны наши самолеты на мировом рынке?**

- Наши машины очень маневренны. Например, одна из последних разработок ОКБ имени Сухого - Су-37 - практически не имеет ограничений по углу атаки. Угол может достигать 180 градусов, при этом самолет летит хвостом вперед! Новейшие авиационные ударные комплексы Су-32, Су-30-МК начнут поступать на вооружение в 2006 году. Это самолеты для настоящих мужчин. МИГи по своей конструкции более консервативны, но тоже маневренны.

**- Я не специалист, но года два назад у всех на устах был «беркут». Честно говоря, однажды довелось видеть его в полете, у меня дача недалеко от Жуковского. Зрелище было фантастическое!**

- Знаю-знаю! Когда жители Жуковского наблюдали, что Су-37 в небе вытворял, то потом несколько дней только об этом и говорили. А когда увидели «беркута», надолго замолчали. Вроде как расстроились - решили, что это ошибка конструктора: крылья задом наперед привинтили. Такая конструкция у самолета с необычной аэродинамической схемой. «Сухой» не стоит на месте, все время идет вперед...

**- Вам когда-нибудь было страшно садиться в кабину машины, которая ни разу не поднималась в небо?**

- Нет. Испытываешь только особое чувство ответственности. Ведь тебе доверили работу очень много людей. Я собираю, концентрирую все силы, слушаю каждое движение машины. Разговариваю с ней, успокаиваю ее: все пройдет хорошо.

**- И все всегда проходило хорошо? Ведь ваша работа связана с повышенным риском...**

- Мы, летчики, народ суеверный. Всегда трижды стучим по дереву перед полетом. Увы, многих из моих боевых товарищей уже нет в живых. Александр Комаров погиб при испытаниях - не смог покинуть самолет. Александра Исакова основательно потреляли испытания - не выдержало сердце. На моих глазах - страшно передать, что испытываешь в это время, - мой друг Анатолий Квочур покинул самолет десять лет назад. Отказал двигатель. Причем на то, чтобы катапультироваться, у него были одна-две секунды. Такое не забывается.

Однажды самолет возвращался из испытательного полета с пожаром. Весь экипаж вынужден был его покинуть, а горящий самолет рухнул на аэродром. В моей летной жизни ситуаций, как говорится, на грани, более чем достаточно. Вспоминаю эти страшные моменты не люблю. Обычно мы надеемся на опыт, интуицию, подсознание, которые помогают принять верное решение. Великое счастье - мне ни разу не пришлось бросить машину. Ведь с ней во время испытаний в небе становишься единым це-

## Виктор ПУГАЧЕВ:



## «КОБРА» НЕБА НЕ БОИТСЯ

Виктор Георгиевич Пугачев отказался подробно комментировать прошедший в Жуковском МАКС. Он летчик, а не аналитик. И поэтому сразу воодушевился, когда ему был задан вопрос о русском пилотаже. Кому как не ему лучше знать, что это за чудо такое. Правда, Виктор Георгиевич сразу же стал ссылаться на своих коллег-пилотов, дескать, смотрите в небо и все там увидите: великолепные виражи Вячеслава Аверьянова, Юрия Вощука, Валерия Соболя, потрясающе красивые и смелые воздушные рисунки уникальной Светланы Капаниной... О себе Пугачев говорить не любит.

Но даже те, кто далек от летных дел, знают его легендарную «кобру». Заслуженный летчик-испытатель, Герой Советского Союза Виктор Пугачев давно вошел в историю мировой авиации.

лым. Мы стараемся еще на земле прогнозировать самые кризисные ситуации, просчитываем, как из них выйти. Но... небо есть небо, там всякие сюрпризы возможны. Страх иногда появляется потом, когда уже приземляешься, когда все позади и слышен всеобщий облегченный вздох...

**- Как расслабляетесь - хватается за валидол или валокордин?**

- Да нет, уж лучше фронтальные стограммы. Но потом наступает период переоценки своих действий. Одна бессонная ночь, другая, третья... Пока не будет сделан полный анализ полета.

**- Вы талант-самородок или прошли хорошую школу?**

- Великолепную школу! Сначала училище, уже на втором курсе - программа освоения самолета Л-29. У нас были великолепные командиры-инструкторы, и к концу года мы имели налет больше восьмидесяти часов. Летали ночью, летали строем, к концу курса мы уже умели все.

Третий-четвертый курс проходили в Таганроге, откуда я родом. И опять были мудрые учителя, преподаватели. За два года из мальчишек сделали боевых летчиков, способных выполнять любые боевые задачи. Нашему курсу повезло, потому я проходил службу в военно-воздушных силах в том же Таганроге. Еще одна настоящая школа. Благодаря моим инструкторам Александру Мазурину, Александру Бузину и многим другим командирам (недавно мы отмечали юбилей полка и со многими удалось повидаться) научился многому и сам подготовил более двадцати летчиков.

В 1976 году сдал экзамены в школу летчиков-испытателей. Все было не так просто. Менялись условия приема, был конкурс, очень строгий отбор, короче, вызвали меня только в 1977-м. Учиться было у кого и чему. Возглавлял тогда школу Бурцев Федор Иванович, заслуженный летчик, Герой Советского Союза. За время учебы в школе летчиков-испытателей мы освоили все типы истребителей, которые перечислять очень долго. В школе нас старались научить понимать, чувствовать, слышать каждую машину. В этом был главный

смысл. Чем дальше, тем больше совершенствуются отношения человека и машины. Раньше требовалось до пятидесяти испытательных полетов, сейчас иной раз достаточно трех...

**- Вы прославились как испытатель самолетов ОКБ Сухого, или «сушек», как их называют в народе. Как складывались отношения с этой фирмой?**

- В 80-м году я перешел в ОКБ Сухого - и начался новый период жизни, как бы новый отсчет времени для меня. За плечами уже был приличный опыт, но на фирме начались испытания самолетов Су-25 и Су-27. Это было совершенно новое слово в нашей авиатехнике. А в 1982 году мне доверил свое дитя, самолет Су-27, ведущий инженер Константин Морбашев, впоследствии ставший главным конструктором корабельных самолетов. Эти испытания были успешно завершены, и самолет был принят на вооружение ВВС.

**- Известно, что особый вклад вы внесли в испытание корабельных самолетов...**

- Это отдельная и очень важная страница моей жизни. Было безумно увлекательно работать. Ни опыта, ни знаний - все с чистого листа. Идея такова: в отличие от американских авианосцев, выпускающих самолеты с помощью катапульты, наши должны были взлетать с выдвинутой трамплина. Разбег - всего сто метров. Уже в начале 80-х летчик Николай Садовников впервые взлетел с такого трамплина. Работа продолжалась, трамплины совершенствовались. И в 1989 году мне впервые в мире удалось выполнить посадку корабельного самолета Су-27К на авианосец «Тбилиси» в Черном море. Сейчас он называется «Адмирал Кузнецов». Это было завершение работы громадной команды людей, которая продолжалась почти десять лет...

**- Кажется, примерно в это время родилась и ваша «кобра». Как это произошло?**

- В конце 80-х мы уже испытали Су-27 на штопор, хорошо знали возможности машины при выходе из штопора, то есть из неуправляемого падения самолета. Перешли на изучение сверхманевренно-

сти. Работы на моделирующих стендах показали, что при определенных условиях самолет может мгновенно выходить на очень большой угол атаки и при этом не сваливаться, сохранять управляемость. В 1989 году было принято решение об участии ОКБ Сухого в международном салоне в Ле Бурже. Генеральный конструктор Михаил Симонов поставил перед нами задачу: продемонстрировать возможности самолета, используя элементы сверхманевренности. Один из таких элементов - быстрый разворот самолета на угол 100-120 градусов. Для чего? Пока противник не успел опомниться, пустить в него ракету. Программой исследований руководил ведущий конструктор Вячеслав Гутник - один из прародителей «кобры». Нам пришлось немало помучиться, чтобы заставить вот эту «кобру» возвращаться из своего боевого состояния в обычное. То есть она как бы застыла в воздухе, раздувая щеки «иду на вы», а потом делала резкий прыжок.

**- Когда был выполнен первый демонстрационный полет, никто ничего сразу не понял. У нас потребовали объяснения: что это было?**

- Мы объяснили комиссии, что это был суперрежим, выполняемый только на самолете Су-27. Все, конечно, поразились: как это возможно? Самолет при таком угле атаки просто должен свалиться, это чрезвычайно опасно. Поскольку требования безопасности на авиасалоне были очень жесткими, нашему генеральному конструктору Михаилу Симонову пришлось всем своим авторитетом доказывать международной комиссии, что мы таких режимов выполнили тысячи и гарантируем полную безопасность. Как возникло название фигуры? Да именно с легкой руки опять же генерального. Михаил Симонов сказал журналистам: представьте себе кобру, когда она нападает. И все это подхватили.

Ни одна фирма, ни один самолет таких режимов не выполнял. Самолет Су-27 стал гвоздем программы, фаворитом салона. У американцев было много вопросов по этому поводу: для чего, зачем это нужно, оправдан ли риск? Хо-

тя всем было ясно - это первый шаг, чтобы раскрыть новые возможности, характеристики самолета. Американцы потом долго думали, экспериментировали, но не смогли изменить систему управления (это очень непросто) и отказались от таких суперэлементов. А мы продолжали совершенствоваться «кобру», и сейчас существует несколько вариантов суперманевров. Для наших Су, к счастью, нет проблем сделать любые фигуры высшего пилотажа. На них можно вытворять что угодно.

**- А как же такой прокол в Ле Бурже, когда Су-30МК ударился хвостом о землю?**

- Это просто случайность. Но ничего страшного не произошло, слава богу. Наш прекрасный летчик Вячеслав Аверьянов, Герой России, увлекся, упустил высоту. Но его успехи настолько перевешивают проколы!.. Сейчас он такое делает на этом самолете, что кажется просто фантастикой. В этом все убедился на последних авиасалонах МАКС...

**- Как вы думаете, насколько престижен и перспективен российский салон по сравнению с Ле Бурже и Фарнборо?**

- Наш салон только набирает силу. Хотя в этом году он был очень представительным и, будем надеяться, эффективным, если говорить о контрактах.

**- Как вы вообще оцениваете состояние нашей боевой авиации сегодня?**

- Конечно, годы перестройки сказались. Но наша фирма старалась не терять времени. И в 1989-м фаворитом в мировой авиации стал Су-27. Но прошло около десяти лет - и на испытания вышел самолет совершенно новой конструкции - Су-37. Такого самолета на сегодняшний день нет в мире. Хотя создание машины требовало колоссального напряжения всех интеллектуальных, физических и финансовых сил. Потому что в этот непростой период создавать и выводить на испытания новый самолет было невероятно сложно. Это и Су-30 МКИ, Су-35. Сейчас проходят испытания новые супербомбардировщики. Это целое семейство самолетов, которые фирма создала, несмотря на тяжелейшие условия, находя внебюджетные, контрактные средства. Главное - мы не простаивали. Я говорю о нашей фирме, но вообще в период реформ трудности были. Многие летчики-испытатели оказались не у дел. А это снижает квалификацию.

Что касается школы летчиков-испытателей, тоже веселого мало, приходится говорить о снижении уровня подготовки. Если раньше этим занималось Министерство авиационной промышленности, которое набирало летный состав, готовило и распределяло между конструкторскими бюро по потребности, то сегодня все иначе. Теперь каждый авиазавод или фирма берут летчика, а затем, если он нужен, направляют его учиться. Затраты на подготовку всегда были очень большими, поэтому сегодня наши будущие асы учатся по сокращенной программе...

**- Сегодня вы ас мирового класса. И все-таки, что вы ощущаете во время полетов? Успеваете ли видеть небо?**

- Ощущения возникают только в первых полетах на сверхзвуковых машинах, когда кажется: ты преодолеваешь что-то необычное. Хотя на самом деле ничего особенного не происходит. Самолет просто летит быстрее звука. Но это видно только по показаниям приборов. Есть специфические вещи, которые происходят с самолетом при проходе скорости звука: расбалансировается, покачивается, необходимо небольшое вмешательство в управление. На высоте больше двадцати километров небо начинает менять цвет - превращается в темно-синее, затем в фиолетовое. Это признак того, что скоро космос...

Конечно, создает некоторые неудобства обмундирование. Раньше это был тяжелый костюм, гермошлем. Сейчас более совершенные костюмы - кислородная маска, защитный шлем.

**- Виктор Георгиевич, что вы все о небе да о машинах! А что и кого вы любите на земле? Как отдыхаете? Какие приятные моменты в жизни можете вспомнить?**

- Я очень благодарен моей жене Ольге. Каждый раз после полета меня ждет праздник - накрыт стол, стоят цветы. Люблю в компании друзей за городом жарить шашлыки. Очень приятно было, когда вернулся из Франции в восемьдесят девятым и на летном поле меня встречали люди, которых я люблю и уважаю: родные, коллеги. Меня засыпали охапками полевых цветов. Самых земных!

Татьяна ХАРЛАМОВА