

- Владимир Сергеевич, а если бы всеильный отец стал мешать вашей летной карьере, чинить препятствия?

- Мне и без того мешала фамилия, особенно на первых порах. Микоян не взял испытателем на новую машину. Я пробился к нему: «Почему?» - «Если разобьешься, что я отвечу Сергею Владимировичу?» Ко мне дольше приглядывались, чем к другим.

- Зато Павел Осипович Сухой доверил вам свой опытный самолет...

- Он оценил ту совершенно новую работу, что мы с Юрой Гарнаевым сделали по его заказу. Мы тогда еще поговорили с Павлом Осиповичем по-инженерному. Ему, видимо, понравились мои ответы: не просто «хорошо» или «плохо», а почему «хорошо», почему «плохо». И он доверил мне первый вылет. Так что отряд летчиков-испытателей КБ начался с меня. Он создал из меня шеф-пилота своего КБ и всегда меня поддерживал.

- С ним трудно было работать?

- Очень легко! Потому что он требовал одного: быть доказательным. Если утверждаешь - докажи. Потому и рождались самолеты, которые перешагнули эпоху. А все его самолеты ее перешагнули - все! Его КБ закрыли после того, как он создал сверхзвуковой истребитель. Почему? Зависть. Зависть к гениальному человеку. Ей были не чужды и Александр Сергеевич Яковлев, и Андрей Николаевич Туполев, и мой папаня. Павел Осипович был действительно гениальным. Во время войны он создал машину (Су-6), которая была лучше Ил-2, но ее не пустили только потому, что заводской конвейер был запущен, и его нельзя было останавливать.

Те 24 года, что был Ильющин шеф-пилотом в ОКБ Сухого, фирма шла вперед семимильными шагами. 4 октября 1957 года весь мир узнал о старте первого искусственного спутника Земли. Событие, происшедшее шесть дней спустя, проходит только под грифом «Сов. секретно»: на подмосковном аэродроме Раменское Владимир Ильющин поднимает в воздух Т-43, прототип серийного перехватчика Су-9. Четырнадцать месяцев спустя он выполняет первый полет на Т-47-3 (в серии - Су-11). В июне 1959 года в один из авиационных полков войск ПВО поступают первые серийные Су-9. Тем же летом Ильющин устанавливает на Су-9 мировой рекорд высоты, так называемый динамический потолок в 28852 метра. Это первый послевоенный рекорд на боевом, совершенно секретном самолете, который не только открыл советскую «рекордную дорогу», но и обжал отечественных авиационных строителей публиковать некоторые данные об этих самолетах и двигателях.

- Разрешение на публикацию должен был дать ЦК КПСС, - рассказывает Ильющин. - Но время шло, а разрешения все нет. Если от момента установления рекорда до момента его объявления кто-то поднялся даже на меньшую высоту - это был бы уже его рекорд, а наш бы не засчитали. А там тянут, тянут, боясь обнародовать координаты теодолитов, данные самолета, данные двигателя. Наконец разрешение получено! И все последующие рекорды пошли легче, по проторенной дорожке.

Реактивные самолеты второго поколения превращались в крылатые комплексы. Их составными частями были сами самолеты плюс радиолокационные станции и ракетное вооружение. За создание первого комплекса перехвата Президиум Верховного Совета СССР присваивает Владимиру Ильющину звание Героя Советского Союза.

- Владимир Сергеевич, вам тогда было 33 - возраст Христа. Наверно, вы ощущали, что вы - Бог, все можете...

- Надо сказать, 5 июня 1960 года в мою «волгу» врубилась «победа» - с пьяной в лоскуты самой первой бригадой ударников ком-

Владимир ИЛЬЮШИН родился 31 марта 1927 года, в один день с отцом - тогда председателем самолетной секции Научно-технического комитета ВВС Сергеем Владимировичем Ильюшиным, впоследствии выдающимся авиаконструктором. А летать его учил знаменитый Коккинали: Владимир Константинович и выпустил его в 1943-м в первый самостоятельный полет - за плечами паренька была тогда только восьмилетка. Далее экстерном оканчивает десятилетку, 1-й Московский аэроклуб в 1947-м, Балашовское военное училище летчиков в 1949-м, Военно-воздушную инженерную академию имени Жуковского в 1951-м и школу летчиков-испытателей в 1953 г.

Дипломированному инженеру, имевшему звание военного летчика и общий налет в 350 часов (в том числе и на реактивном Як-17), было уготовано теплое местечко в «папином» КБ - Сергей Владимирович сам предложил ему работу конструктора. Но тогда, в феврале 1951-го, он ответил отцу: «Хочу стать летчиком-испытателем». Отец предложил подумать, сын твердо стоял на своем.

...Следующий разговор с отцом состоялся через тринадцать лет. Все это время они не виделись, а если и пересекались случайно на аэродроме, друг к другу не подходили.

Владимир Ильющин:

ЕСЛИ БЫ Я ВЕРИЛ В КОШЕК - НИКОГДА БЫ НЕ ЛЕТАЛ

труда - и «поломала» меня. Так что за своей звездой 30 декабря 1960 года в Кремль «бог» пожаловал в гипсе и с палочкой. Награду мне вручал Л. Брежнев - он был тогда Председателем Президиума Верховного Совета. Что же касается «все можете»... Это чувство - самое опасное для людей нашей профессии. Есть у летчика два психологических всплеска аварийности. Когда он налетал 100 часов и ему кажется: «все могу» - и когда за тысячу часов: «все знаю». Черта с два! Учиться надо каждый день. Нельзя быть самонадеянным. Вот она, с косою! Стоит все время рядом.

- Поэт сказал: «Блажен, кто посетил сей мир в его минуты роковые». Вы помните свои роковые минуты?

- Конечно. Моя память - моя слабость. В том смысле, что помню даже то, что лучше не помнить.

- Тогда выберите, что приятно вспомнить.

- Полигон. Стрелял из подвижных пушек и получил свой собственный снаряд (не боевой, а под названием лафето-пробный) в воздухозаборник. Двигатель загорается. Высота 150 метров. Скорость 800 км. Видимость неважная. Двигатель горит. Я через «спину» переворачиваюсь - и в



Зам. главного конструктора ОКБ Сухого генерал-майор авиации Владимир ИЛЬЮШИН награжден орденами Ленина, Красного Знамени, «За заслуги перед Отечеством» 3-й степени, Трудового Красного Знамени, Красной Звезды, «Знак Почета»...

степь. Прыгать нельзя: низко, кресло не спасает. И сажусь. Левая «нога» самолета не успевает выйти. Фонарь не открывается - перекошило. Выбрался как-то - и бегом от горящего самолета по направлению от заряженных стволов. А парашют отцепить забыл. Бегу - он следом открывается. (Теперь он у меня на даче хранится.) А самолет так и сгорел наполовину. Тихо сгорел.

- Говорят, летчики суеверны. К вам это относится?

- Если бы я верил в кошек, никогда бы не летал. По дороге в Жуковский встречаю их немыслимое множество. Верю ли я в судьбу? Трудно сказать. Понимаете, мне бывает больно от того, что я выжил, а мои любимые лежат в земле.

- Какие-то сигналы судьбы были? В тот, например, день, когда на Су-11 отказал двигатель и вы с вертикальной скоростью 55 метров в секунду (скорость падения человека с нераскрывшимся парашютом) приближались к земле?

- Подсказки? Может, и были, не могу сказать. Вы назвали один случай, а их было три-четыре в месяц. Наверное, держало что-то.

...За Су-9 - Су-11 последовал перехватчик Су-15 (принят на воору-

жение в октябре 1965 года). Су-17 - первый в стране самолет с изменяемой в полете стреловидностью крыла. Наконец, фронтовой бомбардировщик Су-24. Первую опытную машину Т6-1 с четырьмя подъемными двигателями и «жестким» крылом Ильющин поднял в воздух в июле 1967-го. Спустя два с половиной года он совершил первый полет на другом, предсерийном варианте Су-24. В 1976-м Ильющин в числе других его создателей удостоен Ленинской премии. В 1975 году он поднял Т-8, прототип штурмовика Су-25. Ильющин дал путевку в жизнь практически всем машинам знаменитой марки «Су» вплоть до красавца Су-27. Именно он начал испытания так и не превзойденной никем «сотки» - машины, опередившей время.

- Владимир Сергеевич, почему такую перспективную машину закрыли?

- Я уже говорил: зависть. Знаете, как назывался приказ о закрытии «сотки»? «О создании Ту-160». Он предписывал сосредоточить «все силы и средства на создании Ту-160 как основного стратегического многоцелевого самолета!» Была бы у нас «сотка» - это было бы жало, которое достает куда угодно, когда угодно и - никакого противодействия ему. В то время

ПВО ее не могло достать не только потому, что она быстро ходила - у нее внутри было столько противодействия любому ПВО! А теперь она, бедная, стоит и мокнет под снегом и дождем... Так что интриги очень навредили нашей авиации.

- Вы осваивали огромное количество машин трех (!) поколений, от Су-9 до Су-27. Су-11, Су-15, Су-17, Су-25, Т10-1, «сотку», Т5, Т8-1, Т6-1, Су-24 - первым поднимали в воздух. Нынешние испытатели считают везением, если одну машину поднять удастся. Что изменилось: летчиков стало больше, машин меньше?

- Происходило бурное развитие авиации - от первого поколения реактивного ко второму, к третьему. И так во всем мире. А сейчас и за границей не очень много новых самолетов. Такое впечатление, что подошли к какому-то рубежу и нужен рывок, чтобы количество перешло в качество.

В 1964-м Владимир Сергеевич неожиданно услышал в телефонной трубке голос отца: «Хочу тебя видеть». Он приехал, не задавая вопросов. Отец пригласил на свое 70-летие, как будто и не было долгих лет отчуждения - признал-таки за сыном правоту его выбора.

А сын к тому времени был заслуженным мастером спорта СССР, заслуженным летчиком-испытателем, Героем Советского Союза, носил генеральские погоны.

- При входе меня встретил очаровательный терьер. Вы - собачник?

- Терьера зовут Ладо - Владимир по-грузински. Это ирландский голубой терьер. Если с ними не заниматься, они вырастают агрессивными. Наш Ладо воспитан в любви и ласке и питает эти чувства к окружающим. Очень ласковый и большая умница. А вот его предшественника Котэ у нас украли... - ?!

- Дело было на даче в августе 2000-го. Ночи стояли теплые, Котэ не был привязан и гавкал ночью, а утром мы его не нашли - пропал. Недели через две пропал «жигуленок» - подарок Ельцина к 55-летию Победы. Руль и коробка передач были заперты - так его на руках откатали, а потом отбуксировали. В четыре утра я обнаружил пропажу, когда собрался ехать на работу - милиция палец о палец не ударила. Жаль не столько машину, сколько память: там табличка серебряная под стеклом была, подписанная Борисом Николаевичем, с дарственными словами...

- Владимир Сергеевич, назовите книгу или книги, оказавшие на вас наибольшее воздействие.

- Читал я всегда много и разное. Были книги, которые перечитывал по нескольку раз. Это «12 стульев» и «Золотой теленок». Летчики между собой называли их «Повестью о настоящем человеке», опять же огромное количество поговорок, пословиц оттуда черпали. Очень интересны записные книжки Ильфа. Юрий Олеся всегда нравился, Паустовский... Оба очень красиво пишут. Люблю почитать Омара Хайяма, Рубаи...

- А сами не пробовали писать?

- Пробовал, когда после автомобильной аварии оказался на больницы койке. И понял, что занятие это требует всего человека, без остатка. А я был отдан другому делу.

- Подсчитано, что вы находились в воздухе 4152 часа и 25 минут. А что в небе хорошего: там страшно, там опасно...

- Да нет, моя дорогая. Когда вы взлетели, облачность - не облачность, вы ушли в голубое пространство и остались с ним один на один. И никто вам не командует, и не хочется возвращаться обратно, к заботам, к суете...

- Значит, в небе лучше, чем на земле?

- Это разные вещи. Вот когда вы поете - это лучше, чем когда вы молчите? Небо - это и есть песня. С чем его можно сравнить? Только с мечтой.

Беседу вела
Елена ЛИТОВЧЕНКО
Фото автора