

Игорь Викторович, вы дважды первым поднимали в небо принципиально новый тип самолета. Каково это - быть первым?

- Психологически, может быть, напряженнее, чем обычно. Но сам по себе подъем не сложен. Я всегда говорю молодым летчикам: начинать любую программу летных испытаний, и подъем самолета в том числе, всегда намного проще, чем подключаться в середине работы. Потому что начинаются полеты с простых режимов. Практике предшествует теоретический этап, когда все готово прийти тебе на помощь, да и сам ты морально готовишься к предстоящему событию. Испытатель новой техники всегда должен быть готовым к нестандартной ситуации, просто в первом полете эта готовность должна быть чуть больше. В то же время не надо забывать очень мудрые слова, кажется, Валерия Чкалова: «Если летчик, идя в полет, считает его дорогой к подвигу, то он к полету не готов».

- Появление экзотического самолета с развернутыми вперед крыльями в конце 90-х стало настоящей сенсацией. С ним связывались главные надежды на истребитель нового поколения, прообразом которого считался Су-47. Вы помните свои ощущения, связанные с первым полетом на необычной машине?

- До полета - естественное волнение (как поведет себя машина?) и одновременно настороженность в ожидании нестандартной ситуации. Дело в том, что она никак не хотела садиться! Есть такой режим полетного малого газа, отличающийся повышенной тягой. После касания колесами бетонки срабатывает автоматика, тяга снижается, и машина лучше тормозится. Выйдя на полосу, я полностью прибрал рычаги управления двигателем на малый газ с желанием коснуться полосы, но тяга на этих повышенных оборотах оказалась настолько большой, что самолет просто не сел, и я на полуметре высоты пролетел половину полосы, из-за чего вынужден был уйти на второй круг. Потом скорректировал скорость захода, добился снижения оборотов, сел и завершил пробег. Ощущение гордости, конечно, было: далеко не каждому летчику доводится поднять машину в первый полет.

- Минувшие десять лет. Оправдала ли машина возлагавшиеся на нее надежды? И что происходит на нынешнем этапе испытаний?

- Все свои яркие стороны «Беркут» показал практически сразу: доказал новизну концепции, подтвердил все, что хотели от него получить. Проявил себя неплохо. В ходе испытаний выявились и определенные недостатки, которые можно было обнаружить на более раннем этапе продувок в аэродинамических трубах. Но время выхода машины на аэродром совпало с развалом Союза и разрушением старых экономических связей. Все это породило комплекс проблем, которые повлекли за собой решение перевести Су-47 в разряд экспериментальных. В серию он не пошел, теперь продолжаем работу на те машины, которые придут на смену Су-27 и Су-30, чтобы подтвердить или опровергнуть некоторые концепции. Продолжается программа испытаний «Беркута» на сверхзвуке. Число М (показатель превышения скорости звука) дошло до 1,6. Но я считаю сверхзвуковые возможности Су-47 не самыми главными. Его предназначение - работать на перспективу.

- В самом начале вы один вели эту машину...

- На сегодняшний день кроме меня летают три человека. После длительного перерыва возобновил испытания Герой России Юрий Ващук. До конца года предстоит сделать на ней несколько десятков полетов. Есть у меня мечта - чтобы все летчики фирмы Сухого имели возможность полетать на этой машине и понять, что это за диковинный самолет такой, чем он отличается от других, какие подходы нужны к испытанию подобных аппаратов. Когда такой необычный самолет уже за спиной, легче осваивать новые машины.

- Как продвинулся за эти годы другой ваш «подопечный» - грузопассажирский региональный самолет С-80?

- Его финансирование продвигалось медленно, и такими же темпами шли испытания. Сейчас он и вовсе отдыхает - направление законсервировали. Надеюсь, временно. Такой машины у нас до сих пор нет и не предвидится, а она очень нужна.

Игорь Викторович ВОТИНЦЕВ - заслуженный летчик-испытатель, Герой России. Окончил Харьковское высшее военное авиационное училище имени С. Грицевца и школу летчиков-испытателей в подмосковном Жуковском. С 1980-го - в летной службе ОКБ Сухого, с 1997-го - начальник летной службы (шеф-пилот). Налет - 4200 часов. Освоил все ныне действующие самолеты семейства Су. В сентябре 1997-го впервые поднял в воздух истребитель с крылом обратной стреловидности С-37 (нынешнее название - Су-47 «Беркут»), четыре года спустя вместе с летчиком-испытателем, Героем России Юрием Ващуком впервые поднял в воздух опытный грузопассажирский среднемагистральный самолет С-80.



Игорь ВОТИНЦЕВ: В ЧЕРНУЮ КОШКУ НЕ ВЕРЮ, НО НЕ ЛЮБЛЮ ПЯТНИЦУ, 13-е

- Какие машины вышли на первый план?

- На повестке дня - проект «Сухой Superjet-100» (гражданский лайнер) и военная машина пятого поколения, которая станет определяющим направлением в ближайшее время.

- Компания продолжает создавать технику на заказ для других стран?

- Продажа наших истребителей за рубеж приносит деньги фирме так же, как и государству. До сих пор это единственная возможность совершенствовать ту технику, которая у нас есть, благодаря денежным поступлениям от продаж. Почему? Потому что наша отрасль дома практически незакупаема. А за счет чего делать самолеты лучше и быстрее? Как проверять, чему они соответствуют? В каком направлении двигаться? В конечном итоге это индикатор: раз нашу технику берут, значит, она лучше!

- Ваша нынешняя командировка, видимо, как раз и связана с выполнением одного из таких контрактов на поставку новейших истребителей Су? Венесуэла приобрела 24 истребителя. Расскажите детали.

- Первый раз я попал в Венесуэлу в декабре прошлого года вместе с нашими летчиками, которые по приглашению президента страны Уго Чавеса выполняли демонстрационные полеты на воздушном параде ко Дню венесуэльских ВВС. Я был там в качестве руководителя полетов, а самые наши опытные летчики-инструкторы Вячеслав Аверьянов и Сергей Богдан поднимались в небо на истребителях Су - к тому моменту было поставлено две машины. Их работа была оценена: ребята получили государственные награды Венесуэлы. На сегодняшний день поставлено уже 8 машин. Это Су-30МК серии 2. Спарки. Без управляемого вектора тяги, но с очень современным оборудованием. Помогаем венесуэльским летчикам их осваивать. Всего предстоит обучить 20 пилотов. Сейчас еду как раз выполнять консультативные полеты.

- Говорят, Венесуэла - сказочная страна. Похожа она хоть чем-то на Россию?

- На сегодняшний день - температура. У нас плюс 35 в тени, а там круглый год такие градусы. Страна действительно очень красива и сказочно богата. Нефть там очень высокого качества, ее продают и могли бы безбедно жить. Джунгли в долине реки Ориноко, не менее знаменитой, чем Амазонка. И фауна, и флора не менее разнообразны: крокодилы, пирании, поугаи с длинными хвостами, туканы с длинными носами... Тут же волнистые попугайчики, розовые фламинго. И знаменитый водопад Ангел (перепад от самой высокой его точки до самой низкой - тысяча метров). Туда просто так не попадешь. Сначала надо лететь легкомоторным самолетом до небольшого аэродрома, он находится в трех днях пути от водопада. Существуют маршруты по джунглям. Однако у нас времени не было, и мы не попали в это очень экзотическое место, где снимались знаменитые фильмы «Роман с камнем», «Ягуар» с Жаном Рено...

- Игорь Викторович, почему вы выбрали профессию летчика-испытателя?

- Я родился в авиационном городе Жуковском. Отец - замначальника Туловской испытательной базы. Мама работала в ЛИИ имени М. Громова. Летчики всегда были наиболее уважаемыми в городе людьми. Они приходили в нашу школу, навещали в пионерском лагере, часто бывали у нас дома. Они для меня были как боги. Поэтому на вопрос «Кем быть?» мечтал отве-

тить однозначно летчиком, но не был уверен ни в своем здоровье, ни в том, что смогу овладеть этой непростой профессией. Поэтому придумал себе запасные варианты: моряк, геолог...

- Все - из разряда романтических профессий...

- Нас так воспитывали. На больших идеалах, красивых поступках, замечательных книгах. Сейчас молодежь мало читает. Если «Робинзон Крузо» или «Граф Монте-Кристо» остались невосстановленными, это не считается потерей. С теле- и киноэкранов пропагандируются иные идеалы. Все сместилось в сторону материального. Нынешним молодым романтика представляется чем-то вроде путешествия за большие деньги: круиз на корабле, например. Остались, конечно, мечтающие о небе, о море, но их ряды значительно сократились: престиж упал, и поднимать его пока никто не собирается.

- Престиж профессии - это и вы, ее представители: ваши условия жизни, возможности. Пройтись в профессию по-прежнему трудно. Летных училищ стало меньше, а медкомиссии никто не отменял.

- Для летчика, как и для космонавта, всегда был важен невысокий рост, компактность. Во-первых, чтобы в любую кабину мог сесть. Для невысоких кресло можно подогнать, как и длину педалей. А для рослых, конечно, это ограничение. Мне в училище было не просто попасть в кабину МиГ-17, потому что она достаточно маленькая, приходилось пригибать голову. Условия пребывания в кабине вообще не очень привычны для человека. Потому и существуют параметры, по которым летчиков отбирает медкомиссия.

- За многолетнюю летную службу наверняка случались нештатные ситуации...

- При испытании вооружения на штурмовике Су-25 остановился один из двух двигателей. Пришлось идти на посадку. О том, что на одном двигателе Су-25 до меня никто не сажал, узнал уже на земле.

- В 1995 году возвращались с Игорем

Соловьевым на Су-32ФН с авиасалона и совершили вынужденную посадку: гидросистема отказала. При аварийном выпуске шасси оказались заблокированными колесами. Машину начало стаскивать с полосы, и мы, как автомобилисты, стали работать рулем, чтобы удержаться от заноса и переворачивания. Стесали резину, стесали диски, но удержали и сохранили машину, а пожар удалось потушить. После этого случая в систему аварийного выпуска шасси были внесены изменения, позволяющие избежать блокировки тормозов.

- А с более позднего авиасалона в Ле Бурже вам с летчиком-испытателем Героем России Евгением Фроловым пришлось буквально спасаться бегством и спасти новейший Су-30МК от судебных приставов, спровоцированных швейцарской фирмой «Нога»...

- То был наглядный пример падения авторитета нашей державы. Су-30МК - гордость фирмы. Французы также признали этот истребитель звездой аэрошоу, но «звезда» вынуждена была едва ли не прятаться на территории французской военной базы от судебных исполнителей, улетать досрочно, в авральном порядке. Самолет мы тогда сохранили, но обида за страну осталась. Нельзя ослаблять ее до такой степени, чтобы с ней никто не считался. Страна с такой огромной территорией и великими традициями должна уметь постоять за себя. Мы еще не разучились создавать высококлассное оружие, но в нашей армии оружие не обновляется, армия в основной своей массе не перевооружается. Венесуэла закупает у нас новейшее вооружение - Ми-17 и Ми-35, боевые машины, которых нет в нашей армии, в нашей авиации... Я не призываю восстанавливать оборонно-промышленный комплекс в прежнем виде, но принцип необходимой достаточности должен быть сохранен!

- Игорь Викторович, во что вы верите, как относитесь к приметам?

- Я не могу точно назвать силы, которые ведут по жизни, - обозначим их словом «судьба». Хотя, конечно, свою судьбу каждый делает сам. С приметами связана вся история авиации. До сих пор не приветствуется женщина на аэродроме возле самолета. Хотя у нас есть женщины-инженеры, которые работают рядом с нами, даже ведущие инженеры, которые отправляют нас в полет. Мы смирились с этим и говорим им: «Товарищ ведущая».

- Я не верю в черную кошку, но, как все летчики, не люблю пятницу, 13-е число. Это хуже, чем понедельник, 13-е - и если заранее спланированные на этот день полеты вдруг отменяются, мы испытываем облегчение. Я не закликаюся на суевериях, но лучше какие-то силы не гневить. Эта позиция сильных людей укрепляет их в собственной уверенности, слабым дает возможность переложить ответственность на так называемые потусторонние силы.

- Игорь Викторович, вы - летчик высочайшего класса. На вашем счету героический перелет на истребителе Су-30К через Атлантику (из подмосковного Жуковского в Южную Америку и обратно) весной 1998 года. Расстояние в 33960 километров было преодолено без дозаправок в воздухе и без серьезных осложнений, что подтвердило высокое качество и надежность техники с маркой «Су». На вашем счету первая посадка на палубу авианосца тренировочного самолета-спарки Су-25УТГ, множество других героических дел и рискованных поступков. Скажите, ради чего вы на протяжении многих лет практически ежедневно идете на риск?

- Уж точно не ради денег и адреналина. У меня есть мечта. Дело в том, что до конца разгадать, распознать работу испытателя новой техники невозможно. Каждый полет не похож на другой, и это не позволяет интересу пропасть. С годами может накопиться усталость, уменьшится романтический запас. Но интерес все равно остается. Остается ослепительно яркое небо за белыми пушистыми облаками. Даже когда на Земле сыкопотно, сумрачно, туманно - там, над Землей, все равно хорошо. Всегда! Там всегда возвращается хорошее настроение. И, конечно, чувство долга. Сознание того, что эту работу НАДО делать. Ощущение участия в великом деле создания новых самолетов первой линии. А если суммировать все коротко - чтобы жизнь интересной была!

- Беседу вела Елена ЛИТОВЧЕНКО

Соловьевым на Су-32ФН с авиасалона и совершили вынужденную посадку: гидросистема отказала. При аварийном выпуске шасси оказались заблокированными колесами. Машину начало стаскивать с полосы, и мы, как автомобилисты, стали работать рулем, чтобы удержаться от заноса и переворачивания. Стесали резину, стесали диски, но удержали и сохранили машину, а пожар удалось потушить. После этого случая в систему аварийного выпуска шасси были внесены изменения, позволяющие избежать блокировки тормозов.

- А с более позднего авиасалона в Ле Бурже вам с летчиком-испытателем Героем России Евгением Фроловым пришлось буквально спасаться бегством и спасти новейший Су-30МК от судебных приставов, спровоцированных швейцарской фирмой «Нога»...

- То был наглядный пример падения авторитета нашей державы. Су-30МК - гордость фирмы. Французы также признали этот истребитель звездой аэрошоу, но «звезда» вынуждена была едва ли не прятаться на территории французской военной базы от судебных исполнителей, улетать досрочно, в авральном порядке. Самолет мы тогда сохранили, но обида за страну осталась. Нельзя ослаблять ее до такой степени, чтобы с ней никто не считался. Страна с такой огромной территорией и великими традициями должна уметь постоять за себя. Мы еще не разучились создавать высококлассное оружие, но в нашей армии оружие не обновляется, армия в основной своей массе не перевооружается. Венесуэла закупает у нас новейшее вооружение - Ми-17 и Ми-35, боевые машины, которых нет в нашей армии, в нашей авиации... Я не призываю восстанавливать оборонно-промышленный комплекс в прежнем виде, но принцип необходимой достаточности должен быть сохранен!

- Игорь Викторович, во что вы верите, как относитесь к приметам?

- Я не могу точно назвать силы, которые ведут по жизни, - обозначим их словом «судьба». Хотя, конечно, свою судьбу каждый делает сам. С приметами связана вся история авиации. До сих пор не приветствуется женщина на аэродроме возле самолета. Хотя у нас есть женщины-инженеры, которые работают рядом с нами, даже ведущие инженеры, которые отправляют нас в полет. Мы смирились с этим и говорим им: «Товарищ ведущая».

- Я не верю в черную кошку, но, как все летчики, не люблю пятницу, 13-е число. Это хуже, чем понедельник, 13-е - и если заранее спланированные на этот день полеты вдруг отменяются, мы испытываем облегчение. Я не закликаюся на суевериях, но лучше какие-то силы не гневить. Эта позиция сильных людей укрепляет их в собственной уверенности, слабым дает возможность переложить ответственность на так называемые потусторонние силы.

- Игорь Викторович, вы - летчик высочайшего класса. На вашем счету героический перелет на истребителе Су-30К через Атлантику (из подмосковного Жуковского в Южную Америку и обратно) весной 1998 года. Расстояние в 33960 километров было преодолено без дозаправок в воздухе и без серьезных осложнений, что подтвердило высокое качество и надежность техники с маркой «Су». На вашем счету первая посадка на палубу авианосца тренировочного самолета-спарки Су-25УТГ, множество других героических дел и рискованных поступков. Скажите, ради чего вы на протяжении многих лет практически ежедневно идете на риск?

- Беседу вела Елена ЛИТОВЧЕНКО

Уж точно не ради денег и адреналина. У меня есть мечта. Дело в том, что до конца разгадать, распознать работу испытателя новой техники невозможно. Каждый полет не похож на другой, и это не позволяет интересу пропасть. С годами может накопиться усталость, уменьшится романтический запас. Но интерес все равно остается. Остается ослепительно яркое небо за белыми пушистыми облаками. Даже когда на Земле сыкопотно, сумрачно, туманно - там, над Землей, все равно хорошо. Всегда! Там всегда возвращается хорошее настроение. И, конечно, чувство долга. Сознание того, что эту работу НАДО делать. Ощущение участия в великом деле создания новых самолетов первой линии. А если суммировать все коротко - чтобы жизнь интересной была!

- Беседу вела Елена ЛИТОВЧЕНКО