



Россия бескрылой никогда не будет*

На современном этапе возрождения России, как великой мировой державы, нужны не только материальные ресурсы и высокие технологии, главное, нужны высококвалифицированные профессионалы, озабоченные судьбой любимой Родины. Только они способны на основе беззаветного служения интересам своего народа объединяться в высокопроизводительные коллективы, продукция которых становится самой лучшей на мировом рынке. Всё сказанное, в полной мере, относится к созданию военной науки, вооружённых сил и развитию оборонно-промышленного комплекса. И, конечно, к воссозданию нашей авиации, которая всегда являлась основой народно-хозяйственных связей в стране в мирное время и гарантом успешных боевых действий в необходимых случаях.

Кто они, эти высококлассные специалисты, которые в период 1960-1980 гг. совершили исторический подвиг, создав самую передовую в мире боевую авиацию и совершив прорыв в пилотируемую космонавтику? Какие особые черты характера, их отношений между собой и к любимой работе могут стать образцом для будущих творцов летательных аппаратов и для других участников авиационной деятельности? На указанные и подобные им вопросы нет прямых ответов в данной книге и вообще в обыденной жизни. Но фотографии и воспоминания авиаторов о совместной работе и своих друзьях приоткрывают завесу обыденности над необычными судьбами и творческими подвигами этих людей, беззаветно преданных своей работе и бескорыстно отдавшим жизни делу развития российской авиации.

В качестве предисловия к заинтересованному знакомству с представленными фрагментами жизней лётчиков, инженеров, техников и других специалистов-авиаторов, в целом называемых испытателями, целесообразно кратко остановиться на некоторых принципиальных особенностях испытательной работы. Сказанное далее следует рассматривать как мою личную точку зрения, основанную на почти сорокалетнем опыте работы в области испытаний авиационной техники, и конечно, рождённую в многократных доверительных её обсуждениях с некоторыми из коллег, о которых, в том числе, идёт речь в книге.

Во-первых, нужно понимать, что создание передовых, на мировом уровне испытательных коллективов, на одном энтузиазме нереально. Они возникают в результате большой организационной работы, которая строится на мощном идеологическом фундаменте геополитического развития страны, и предполагает:

- централизованное государственное управление развитием авиации с привлечением необходимого количества ресурсов и жёсткой дисциплиной выполнения программ;
- использование передового опыта строительства авиации в единой системе народного хозяйства и военной организации страны;



* Предисловие к книге Анатолия Рябко (Романа Питирима). Испытатели. Фотолетопись морского летчика-истребителя. М.: ИД Академии им. Н.Е.Жуковского. 2013. 288 с.



- заблаговременное выявление и поддержку развития ярких, творчески одарённых личностей в области авиационной науки, конструирования, испытаний и оперативного применения авиационных комплексов военного и гражданского назначения.

Тогда становится реальным становление и опережающее развитие грандиозного механизма испытательной работы, который был образован в России при создании авиации предыдущего поколения, а теперь должен превзойти в своём качестве аналогичные структуры США и Евросоюза, одновременно не уступая в конкуренции растущим испытательным центрам Китая и Индии. Основную научно-методическую и информационную роль в системе организации испытательной работы предстоит традиционно возглавить Государственному лётно-испытательному центру ВВС. Почти все личности, отображённые в книге, являлись в своё время специалистами этого центра.

Во-вторых, приведённые фотографии и воспоминания говорят будущему поколению: «Хочешь прожить яркую, интересную жизнь на благо своей Отчизны - придётся быть похожим на нас, полюбить небо, чувство свободного полёта и удивительную красоту летающих аппаратов. Быть верным другом, преданным воином и настоящим Человеком. Это не просто, но того стоит».

Можно и нужно отметить некоторые общие черты характеров испытателей, которые проявляются в отношении к работе, к сослуживцам, к семье и к окружающей природе. Вот основные из них.

Любовь к авиации – всё охватывающее чувство, оно не имеет общего определения. На уровне всенародной любви оно демонстрируется массовым посещением авиационных воздушных показов. Устроители авиационных салонов знают, что воздушные показы авиационной техники лучше заканчивать полётами российских истребителей, иначе публика начинает расходиться сразу же после их демонстрации. Этот факт говорит также о том, что в рамках общей любви к авиации существует необъяснимая красота летательных аппаратов. Главные конструкторы давно считают, что удачно спроектированный летательный аппарат обычно является самым красивым.

У испытателей любовь к авиации выражается профессионально, в различных оценках, но главное, что часть из них используется в рабочем процессе, являясь документальными оценками качества техники. Для лётчиков – это удобство управления летательным аппаратом; добротность системы жизнеобеспечения; полнота и своевременность поступления информации, необходимой для принятия решений и т. п. Для инженеров и техников – итоговые показатели работоспособности и ремонтпригодности агрегатов, узлов, блоков и составных частей конструкции авиационного комплекса. Качественные оценки несут субъективные определения типа «отлично», «хорошо», «плохо», «лучше», «хуже». Опыт показывает, что несмотря на ожесточённые споры по поводу обобщённых оценок качества летательных аппаратов, которые записываются в акты по результатам испытаний, итоговые заключения практически не бывают ошибочными.

Любовь к небу, к солнечной атмосфере свойственна не только лётчикам, но и всем членам лётных экипажей. Объясняется она, очевидно тем, что несмотря на дождливую, несолнечную погоду на земле, за облаками, как правило, царит ясный цвет и яркий фон. А изумительные сочетания красок, которыми окрашены восходы и закаты на больших высотах полёта, обычным смертным практически неизвестны. Это хорошо видно на фотографиях в данной книге. Проще можно сказать, что «Лётчики – дети Солнца», и им более других понятно, почему Икар так стремился к Солнцу. В книге показано, что символ крыла Икара венчает могилы наиболее выдающихся лётчиков – испытателей и является своеобразным гербом города авиационных испытателей.

Лётчикам – испытателям свойственны честность и откровенность в обсуждениях своих и посторонних действий и поступков. Для них нет большего греха, нежели скрыть собственную вину в тех или иных воздушных происшествиях. Скрытые причины могут принести смертельную угрозу выполнению очередного испытательного полёта. Виновному в неискренности обычно грозит отчуждение из коллектива и даже исключение из лётной работы.

Этот принцип соблюдается между всеми лётчиками – теми, кто совершают первые полёты в конструкторских бюро; теми, кто выполняют программы государственных лётных испытаний; теми, кто осуществляют контрольные полёты на серийных или отремонтированных образцах самолётов и вертолётов над аэродромами заводов – изготовителей; теми, кто тренируются к проведению демонстрационных полётов; теми строевыми, которые приступают к освоению новой авиационной техники.

Честность и откровенность в испытательной работе – одно из важнейших, жизненно необходимых требований для быстрейшего и качественного создания авиационных комплексов.



Эти качества бытуют в общей среде всех специалистов – испытателей, как на работе, так и в семейных отношениях.

Испытатели умеют крепко дружить, умеют прощать искренние признания, но не прощают трусливого обмана. Посмотрите в книге, как они общаются между собой.

Высокий научно-технический и нравственный интеллект испытателей нарастает вместе с накоплением собственного опыта работы и непрерывным расширением задач, тактико-технических характеристик, условий базирования и применения авиационных комплексов. Исходными для начала испытаний являются опытные образцы типового авиационного комплекса. Для проведения государственных лётных испытаний создаётся испытательная бригада, руководителем которой назначается ведущий инженер-испытатель, а руководителем подготовки и выполнения испытательных полётов – ведущий лётчик – испытатель. Программы типовых лётных испытаний состоят из выполнения 2500 – 3500 лётных экспериментов в зависимости от сложности каждого. Сроки выполнения испытаний измеряются годами. За время проведения испытаний научно-технические знания испытательной бригады достигают наивысшего уровня. Знания ведущего инженера и ведущего лётчика сравниваются со знаниями главного конструктора данного типа летательного аппарата.

Затем наступает период испытаний различных модификаций и модернизаций данного типа авиационного комплекса, вплоть до испытаний экспортных образцов. Испытательная бригада усваивает дополнительные объёмы научно-технических знаний. Научно-технический интеллект ведущего инженера и ведущего лётчика на этом этапе достигает уровня генерального конструктора.

Если к этому добавить, что речь идёт об испытаниях оригинальных конструкций, не имеющих аналогов в мире, а испытательная работа, как правило, носит конфиденциальный характер, исключая общественное обсуждение, то исключительно высокий интеллект специалистов – испытателей следует считать неременным условием и реальной действительностью испытательной работы. По этой причине мнения специалистов-испытателей по оценке качества авиационной техники обычно бывают сдержанными, продуманными, обоснованными и, как правило, не оспариваются. Именно такие интеллигенты от авиации представлены в данной книге.

В заключение этого краткого введения хочется отметить, что среди испытателей есть свои общепризнанные неформальные лидеры испытательной практики и налаживания отношений в коллективах. В лётной работе такими «гуру» являются Степан Анастасович Микоян, а его последователями – Александр Саввич Бежевец и Виктор Мартынович Чиркин. Для читателей их биографии должны представлять особый интерес. К неоспоримым авторитетам организации государственных лётных испытаний авиационной техники 4-го поколения следует отнести И. Д. Гайданеко, В.Я. Кремлёва, Л.И. Агурина, Р.А. Бариева. Наиболее активным инициатором научно-прикладных методов испытаний авиационной и космической техники за последние тридцать лет стоит признать А.И. Гудкова, А.С. Клягина и бессменного председателя Учёного Совета Г.П. Шибанова. Не следует уменьшать заслуги и творческие достижения других специалистов, многие из которых упоминаются в содержании этой и других книг, будем надеяться и они когда-то дождутся своего часа.

Следует сказать несколько благодарных слов в адрес инициативного автора данного издания – бывшего лётчика-испытателя Рябко Анатолия Ефимовича. Вся его любовь к авиации выплеснулась на страницы книги, которую Вы держите в руках. Кроме многолетних фотосъёмок различных эпизодов из жизни авиаторов-испытателей Вы найдете искренние стихи и полные красоты природные пейзажи. Пусть Вас не смущает его окладистая борода выбранный им путь служения Богу на излёте своей биографии. На высшем уровне познания смысла жизни научные, религиозные, культурные знания сближаются и начинают взаимно объяснять друг другу доводы в пользу существования Вечной Истины и Высшего Разума. Так что А.Е. Рябко и подвижник Роман Пилигрим – одна и та же авиационная душа высокого полёта, а созданное им творение чисто помыслами, поучительно и красиво. Дай Бог ему счастья и здоровья!

*Абрек Идрисович Аюпов,
генерал – полковник,
доктор технических наук,
профессор, Академик РАРАН и АВН*