

О. Кушнир

От мечты до «МРИИ» и не только...



Рассказ о летчике-испытателе
Александре Галуненко



О. Кушнир

*Тот, кто учится на чужих ошибках –
научится меньше ошибаться,
тот, кто учится на чужих победах –
научится побеждать...
(народная мудрость)*

От мечты до «МРИИ»

и не только...

Рассказ о летчике-испытателе Александре Галуненко

Киев
КИТ
2011

УДК 629.7 (477)
ББК 39.53 (4УКР)
К965

Дизайн обложки — Игорь Шалюта (с использованием авторской компьютерной графики к.т.н. В.П.Лукашевича)

Технический редактор — Л. И. Киреев подполковник запаса, военный лётчик 1-го класса, директор музея Кировоградской лётной академии

Для широкого круга читателей, интересующихся авиацией, в первую очередь — тех, кто ищет свой путь в небо, кто выбрал своим жизненным курсом покорение Пятого океана.

Кушнир О. А.

К965 От мечты до «МРИИ» и не только... — К.: КИТ, 2011. — 436 с.: ил.
ISBN 978-966-2279-12-2

Научно-популярное повествование психолого-педагогического характера, основанное на цикле интервью с заслуженным летчиком-испытателем СССР, Героем Украины Александром Галуенко и другими известными авиаторами, научными и общественными деятелями, направленное на анализ формирования профессиональной надежности и успешности в летной деятельности. В книге рассказывается о летных судьбах состоявшихся авиаторов, процессах создания и испытаниях ряда антоновских самолетов, о ситуациях из жизни летчиков, их самооценке и многое другое, помогающее узнать и понять сущность «человеческого фактора» в авиации.

УДК 629.7 (477)
ББК 39.53 (4УКР)

ISBN 978-966-2279-12-2

© Кушнир О., 2011

Идея создания данной книги принадлежит ректору Государственной летной академии Украины профессору **Неделько Сергею Николаевичу**, который краеугольным камнем воспитательной работы во вверенном ему учебном заведении считает формирование у курсантов приверженности выбранным авиационным специальностям, мотивации на достижение профессионализма, любви к авиации. Именно решению этих задач и должна помочь современная «повесть о настоящем человеке», которая перед Вами.

В том, что сложно найти более достойный образец для формирования психологии подрастающего поколения вообще, и будущих авиаторов — в частности, с ректором ГЛАУ оказались солидарны многие успешные и авторитетные деятели Украины и других стран. Так, например, Министр обороны Украины адмирал Михаил Брониславович Ежель в одном из своих публичных выступлений отметил: «Александр Васильевич Галуенко — выдающийся испытатель. Известно, что любой Генеральный конструктор, разрабатывая новый самолет, может вложить в него самые передовые достижения науки и техники, но научить крылатую машину летать может только испытатель. Только испытатель может дать самолету путевку в жизнь и в серийное производство. В жизни Александра Васильевича было столько важных событий, столько интересных моментов, о которых знает только узкий круг лиц. Поэтому книга об этом мужественном человеке — особенно востребована. Чтобы потомки знали, что чувствует испытатель, которому в один миг надо принять единственно правильное решение, используя собственную волю, смелость, интуицию, знания, целый спектр других качеств».

Ряд других высказываний и мнений выдающихся современников читатель найдет непосредственно в этой книге. Лично я искренне горжусь тем, что именно мне поручили и доверили собрать, обработать и систематизировать информацию об этом замечательном человеке, пропуская ее через призму собственного мировоззрения. Результат этого труда оценивать Вам: все комментарии, отзывы, замечания и дополнения ждем на электронный адрес cgsg@glau.kr.ua.

С уважением,
помощник ректора Государственной летной академии Украины,
кандидат педагогических наук,
старший преподаватель кафедры безопасности полетов

Ольга Кушнир



Книга издана благодаря помощи замечательных людей из круга общения Александра Васильевича, которые, уважая его, разделяют его жизненные принципы и тоже стремятся сделать завтрашний день авиации совершеннее, ярче и надёжнее: **Арефьев Сергей Сергеевич** (фирма "Комфорт ЛТД", депутат Киевского облсовета), **Кравец Евгений Наумович** (о нём – на стр.74), **Ливеров Валерий Юрьевич** (АК «Кавок-Эйр»), **Луцкий Максим Георгиевич** (народный депутат Украины, фото – на стр. 330), **Минаев Игорь Глебович** (бортрадист-испытатель экипажа А.Галуненко), **Прилипко Юрий Ильич** (депутат Ирпеньского горсовета), **Присяжнюк Владимир Константинович** (ректор академии Муниципального управления, президент Белоцерковского аэроклуба «Пилот»), **Семёнов Михаил Юрьевич** (АК «Аэрохартер»), **Стрелец Игорь Владимирович** (АК «Южные авиалинии»), **Типайло Николай Степанович** и **Коновалова Ирина Николаевна** (ТОВ «ЭКОВДМ»), **Юхачёв Виталий Владимирович** (ГП «Одессавиаремсервис», о нём – на стр. 355), **Литовченко Олег Владимирович** (ТОВ «Аэропракт»), **Шаров Игорь Фёдорович** (народный депутат Украины – фото на стр. 332), **Шкарбан Виктор Иванович** (компания «Кюне и Нагель»), конечно, родное предприятие ГП «Антонов» и сын **Евгений Галуненко**, а также — некоторые другие лица, пожелавшие сохранить конфиденциальность.

Выражая искреннюю признательность всем участникам и спонсорам издания, мы приглашаем тех читателей, которым эта книга подарит позитивные эмоции, присоединяться к нашим словам благодарности и пожелания им всего наилучшего!

Цель не в том, чтобы преуспеть, добиться бранных вещей, но в том, чтобы иметь право, заглянув в свою душу при свете совести, убедиться, что сделанным можно гордиться или, по крайней мере, не краснеть за него.

Андре Моруа



Предложение о создании этой книги, признаться, стало для меня абсолютной неожиданностью. Я не искал подобной публичности, никогда не вынашивал идей написания мемуаров или воспоминаний. Однако, пойдя навстречу просьбе моих друзей и коллег — руководства летной академии — согласился рассказать о том, что знаю, ответить на вопросы. Вспоминая события и лица, описывая все, что считал самым важным в своей жизни, я, сам того не ожидая, получил возможность осмыслить и оценить все прожитое и сделанное. В результате, считаю данную книгу своеобразным способом выразить радость, которую испытывает человек, уверенный в полезности и качестве выполненной им работы; благодарность судьбе за предоставленную возможность летать, служить небу и авиации; всем замечательным людям, которые встретились на жизненном пути и помогли мне в этом; а главное — Всевышнему: за мой путь от мечты до «Мрии» и не только...

А. Галуненко

А. Галуненко



Итак.

Мой собеседник — Александр Васильевич Галуненко, Заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Украины, многократный рекордсмен мира. Обаятельная открытая улыбка, пронизательный и в то же время задорный взгляд. Если попытаться перечислить все его почетные титулы и звания, награды и особые достижения, то получится отдельная брошюра... Когда зачитывают основные из этого списка регалий, приглашая его на сцену, — любая аудитория взрывается аплодисментами... Однако начинать работу над этой книгой Александр Васильевич согласился при главном условии — чтобы в центре внимания оказался не лично он, а профессия летчика-испытателя как таковая, и все, что обеспечило профессиональную успешность — семья, учителя, наставники, отличные самолеты, особые обстоятельства и отношения, а кроме того — обязательно должна идти речь о его коллегах, соратниках, тех людях, которых он искренне уважает и высоко ценит...

Таким образом, задача, поставленная ректором, обрела и формулу своего решения! Ведь характер, личностные качества, мотивация, установки — все это в совокупности и определяет тот пресловутый «человеческий фактор», от которого зависит безопасность полетов. И шанс разобраться с вопросом «как закалялась сталь?» (иными словами: «каким образом человеческий фактор достигает уровня, обеспечившего успешность профессиональной деятельности») дает как раз история жизни состоявшегося летчика-испытателя во всех взаимосвязях и подробностях. Этот путь к вершине профессионального Олимпа может и должен послужить ориентиром для правильного и эффективного воспитания, самовоспитания и формирования новой генерации «покорителей Пятого океана». Ведь риторический вопрос великого Маяковского звучит по-прежнему актуально: «Если звезды зажигают, значит это кому-нибудь нужно?».

Глава 1.

Все мы родом из детства

Эта семейная история могла бы занять достойное место среди сюжетов популярной российской передачи «Жди меня»... Однако, стала такой, в которой главный герой сам, без помощи журналистов и общественности, разобрался своими собственными силами, расставив все точки над «i» и обретя свой личный «хеппи энд».

Так вот. Начало XX века. Украина. Село Троицкое Мелитопольского района Запорожской области. Хатка на краю села. Ирина Степановна и Иосиф Каллистратович Галуненко, как и большинство односельчан, с утра до вечера работают в поле.

Можно сказать, что в доме царит матриархат. Ирина Степановна (в девичестве — Малахова) задает тон всему, что происходит в хозяйстве и за его пределами. И не мудрено: находясь «в наймах» с девяти лет — работала няней в семье еще Екатерининских немцев-переселенцев — почерпнула у них ряд качеств, не особо характерных для украинской «селянки»: рачительность, пунктуальность, приверженность порядку, целеустремленность, власть и многое другое. Там же научилась от хозяйских детей и грамоте. И всю свою нелегкую жизнь имела перед глазами собственный «критерий качества»: «А вот при царе у немцев делали так...». В 1919 году выйдя замуж за Иосифа Галуненко, она переехала из родного села Терпение в соседнее — Троицкое. Село, как она рассказывала, ей понравилось тем, что там располагалась красивая церковь, построенная раньше в честь Святой Троицы (Троица является Днем рождения церкви Христовой, так как в этот день Господь послал апостолам Духа Святого силу и благодать). Да и в соседних селах, по



▲ Село Троицкое, дом Иосифа Каллистратовича и Ирины Степановны Галуненко



мнению глубоко верующей Ирины Степановны, была разлита благодать Святого Духа (судить о чем можно уже из их названий: Спасское, Светлодолинское, Богдатовое, Мирное, Старо-Богдановка, Ново-Богдановка).

Спустя много лет, уже в истории новейшей Украины, нашлось подтверждение этой «благодати» — когда в районе села Ново-Богдановка, произошел пожар на военных складах, для ликвидации которого были задействованы огромные средства и силы МЧС Украины, сотни ракет отправились в хаотический полет над данным районом. Вопреки ожиданиям экспертов, произошедшая катастрофа практически не нанесла вреда местным жителям, чудом избежавшим человеческих жертв: снаряды рвались в полях и огородах, минуя дома и усадьбы.

Но в те далекие 30-е годы имели место гонения на православную церковь, о чем свидетельствует разрушение Троицкого храма...

Один за другим в семье Галуненко рождаются четверо детей, которым с самого детства прививаются глубокое уважение и почитание к церковным правилам и молитвам. Два брата и две сестры растут дружно, помогая родителям и заботясь друг о друге...

Но суровые испытания выпадают на долю простой трудолюбивой семьи: голодомор 30-х годов забрал младшего из братьев... Остальным удалось пережить кошмар тех страшных лет, запомнив его навсегда.

С самых первых дней войны ушел на фронт старший брат. В 1943 году в дом приходит трагическая весть: под Смоленском Александр Галуненко пропал без вести. К сожалению, до сегодняшнего дня других известий о судьбе того солдата так и не было...

Та страшная война причинила много горя... Практически у каждой украинской семьи — своя боль. В семью Галуненко беда тогда не пришла одна. Среди ужасов оккупации, которые им довелось пережить с родной Мелитопольщиной, — страх сестер быть угнанными в Германию. В селе тогда нашлись «советчики», предложившие свой выход из ситуации — неизвестное зелье, после регулярного приема которого обещано такое ухудшение здоровья, которое обещает любому «непри-



▲ Ирина и Иосиф Галуненко с детьми, слева направо: Елена, Михаил, Надежда, Александр



Извещение

Ваш сын красноармеец Галуненко Александр
Иосифович пропал в боях.

В бое за населенным пунктом Редуты, в
конт. восточной части, проявил героизм
и мужество, но в результате
затерян без вести в декабре 1943г.
похоронен —

Настоящее извещение является
документом для возбуждения уголовного
дела о пропаже на основании приказа
№ 239

3 декабря 1943г.

Райвоенкомат

И.И.

4 декабря 1943г. В.В. Мелитополь

Секретарь райвоенкомата

Иосиф Галуненко

Мелитопольский район

1651

1651

1651

1651

1651

1651

1651

1651

1651

1651

1651

▲ Извещение о том, что красноармеец Александр Галуненко пропал без вести на фронте



годность для работ в Германии». Молодые цветущие девушки идут на рискованный шаг и пьют отвар, сулящий свободу от фашистского рабства. Младшую из сестер Галуненко — Надежду, немцы действительно «отбраковывают», а старшую — Елену все-таки отправляют в гастарбайтеры...

Что такое «жить и работать на чужбине» в этой семье знали не понаслышке. Иосиф Каллистратович (1888 года рождения), принимая участие в первой мировой войне, попал в плен в Австро-Венгрии, где был вынужден какое-то время работать «на хозяина». К счастью — домой вернулся живым-здоровым.

Старшая дочь тоже вернулась из плена в отчий дом. В 1945-ом... Но радость встречи была омрачена новыми трагичными обстоятельствами — девушка ждала ребенка, отец которого ушел из жизни, даже не успев узнать эту новость... В семейный архив Галуненко ложатся фотографии молодого офицера, с которым Елена познакомилась в дни своего освобождения, их совместные снимки, озаренные чувствами, вспыхнувшими после Победы и — траурной церемонии прощания с телом героя, погибшего «при выполнении боевого задания»...

Образ матери сохранился в памяти самым печальным образом: Александр Васильевич помнит, как, будучи совсем маленьким мальчиком, плача, пытается разбудить лежащую на кровати маму... А бабушка, тоже в слезах, уводит его из той комнаты, так как Елену уже никто никогда разбудить не сможет...

В том же году ушла из жизни и младшая из дочерей Галуненко — Надежда.

Забота о двухлетнем Саше ложится на плечи его бабушки с дедушкой. Государство оказывает стареньким опекунам



▲ Сашина мама — Елена Галуненко



▲ Сашин отец — Василий Ульянов



помощь на воспитание ребенка в размере 11 руб. 50 коп.... Свести концы с концами помогают огород, который возделывает Ирина Степановна, и подработка Иосифа Каллистратовича сторожем на баштانه (Сашины воспоминания о трудном детстве озаряются «арбузным изобилием»!). Единственная настоящая игрушка — металлический автомобиль — появилась в жизни совсем ненадолго, оставив в памяти след от громадного счастья, когда ее подарил кто-то из приехавших издалека родственников, и чувства огромной потери, когда в тот же день машинку, оставленную возле дома доверчивым малышом, безвозвратно украли. Еще одним ярким воспоминанием детства стало мороженное... Его, такое недоступное и желанное, маленький Саша попробовал однажды (и запомнил на всю жизнь!) в тот день, когда вместе с дедушкой в Мелитополе продавал (чтобы добыть денег на ремонт дома) выращенный на огороде картофель. Дед не смог тогда удержаться от искушения растратить часть вырученных средств на «такое баловство»...

Любящие бабушка и дедушка вкладывали в малыша все свои силы, все, чем располагали в жизни. Ирина Степановна приобщала внука к православной вере, настойчиво приводя Сашу в церковь (сохранившуюся в селе Терпение до 1956 года) на причастие и утренние службы. Хотя это была не совсем простая задача — пройти пешком десять километров до церкви и столько же обратно. Привлекая внука к своей вере, Ирина Степановна убеждала: «Молись, Шура, и Господь не оставит в беде сироту, всегда поможет»... Жизнь убедительно доказала ее правоту. Хотя сегодня нам привычнее называть случаи неимоверного улаживания самых, казалось бы, безнадежных ситуаций, «улыбками Фортуны».

Трудно судить о том, чем руководствовалась Сашина бабушка — любовью, верой, интуицией (или всем понемногу), но именно Ирина Степановна первой почувствовала неумную тягу ее внука в небо. Рассказывала невестке: «Гово-

рить еще толком не умел, а услышит гул самолета — выбегает во двор, пальчиком показывает, в ладоши хлопает, и такая радость на него снисходит... Хотя другие дети и особого внимания на это не обращают. Когда подрос, то на звук самолета реагировал как-то по взрослому: втягивает голову в плечи и смотрит, смотрит. Или ляжет на траву и с восторгом наблюдает за маневрами самолета»... Бабушка твердо



▲ Дедушка и бабушка — Иосиф Каллистратович и Ирина Степановна Галуненко



верила, что мечта внука «летать» обязательно реализуется... Но, как бы на всякий случай, ворчала, что «самое милое дело — не в небесах кружить, а уверенно обосноваться на земле, став непременно председателем колхоза».

Дедушка же был немногословен. Он, подорвавший здоровье во время войны и плена, всегда старался сам выполнять ту часть работы по ведению домашнего хозяйства, которая издревле считалась мужской, но в то же время, беспрекосно выполнял все указания бабушки, признавая ее «верховенство» в доме. Иосиф Каллистратович, души не чая в своем внучонке, с огромным наслаждением делился с ним своими знаниями и умениями. Под его наставничеством Саша освоил столярное мастерство, азы работы каменщика, науку создания саманного кирпича из глины с соломой и многие другие полезные вещи, которые потом не раз пригодились в жизни. В теплое время года мужики Галуненко — «стар и млад» — ловили в близлежащей реке Молочная рыбу, из которой бабушка варила уху, щедро угощая как домочадцев, так и гостей, всегда желанных в бедном, но хлебосольном доме.

С наступлением школьного возраста троицкая сельская школа получила в лице Саши Галуненко ответственного и старательного ученика. Успевая по-



▲ 1 и 3 классы Троицкой школы, 1954 год. Саша Галуненко в первом ряду в центре



мочь старикам в огороде и дома, мальчик в первые школьные годы учится практически на «отлично», награждается почетными и похвальными грамотами.

Отдельной строкой вспоминаются поездки в пионерские лагеря. Были и такие! Родственница тетя Тоня (невестка бабушкиной сестры) работала на предприятии «Швейпром», через которое два раза умудрилась «достать» специально для Саши эти путевки. Не бесплатные, но, тем не менее, старики сумели выкроить необходимые деньги, чтобы отправить внука на «культурный отдых» — после 4-го и 5-го классов. Особенно много ярких позитивных впечатлений доставила вторая поездка в Крым — в пионерлагерь, расположенный в лесу неподалеку от села Красное. Тогда для пионеров лагеря был организован двухдневный поход (с ночевкой в палаточном городке, посещением известных Крымских пещер, восхождением на гору Чатырдаг) до самого побережья Черного моря в район города Алушта, где ребят ждала возможность искупаться и отдохнуть.

Удивительно, но учась только в 7-ом классе, понимая как сложно самым близким и дорогим для него старикам нести бремя ответственности за него и выискивать средства даже на самые скромные расходы по его содержанию, Саша принимает для себя первое судьбоносное и уже очень мужское решение. Он отправляется в соседнее село Терпение, где самостоятельно оформляется



▲ Первая официальная награда будущего Героя



жить и учиться в школе-интернате. И с этих дней уже не дедушка с бабушкой заботятся о своем воспитаннике, а наоборот.

До того, как выйти на уровень «стать Героем», мальчишке предстояло практически самостоятельно решить задачу «стать человеком».

Из года в год свои летние каникулы Александр неизменно проводил на трудовом фронте: приезжая в родное село, вливался в одну из колхозных бригад, чтобы заработать трудодни, за которые колхоз уже осенью выдавал старикам часть урожая и какие-то деньги. Не чураясь никакой работы (и с тяпкой доводилось целый день на прополке колхозных полей проводить, и скот пасти), ответственный и ловкий паренек завоевал право на один из самых сложных, но оплачиваемый выше других участков работы — скирдовать солому. Особая технология действий, требующих сноровки и физической силы, обеспечивала захват соломы металлической волокушей, натянутой между двумя движущимися тракторами. Эффективность труда женской бригады зависела от того, насколько четко выполняют свою специфическую процедуру с тросом и сетью два «специалиста» (один из которых — Саша Галуненко). Кроме физической усталости и удовлетворения от хорошо выполненной ответственной работы, вспоминается и особое тепло, которое сквозило в отношении к сироте работающих с ним колхозниц и гордость от того, что самые дорогие и близкие люди — бабушка и дедушка — в его лице получают взрослую опору и поддержку.

Забегая вперед, отмечу, что уже в бытность депутатом Верховной Рады Украины, Александр Васильевич проявляет свою заботу и обо всех жителях села, в котором прошли первые годы его сложного детства — решает непростую задачу его газификации.

А в пору своего взросления Саша, конечно, очень хочет узнать о своем отце больше, чем смогла рассказать ему бабушка и немногочисленные фотографии. Известно, что был капитан Ульянов родом из Пятигорска... Вот и пишет юноша письма-запросы во все, известные ему тогда инстанции — ЗАГС, адресный стол, почта и т.д. Но — увы, безрезультатно. До сих пор в потертом чемоданчике хранятся ответы многих-многих институций с приблизительно одинаковым содержанием: «На Ваше письмо



▲ Саша Галуненко в пятом классе



сообщаем, что установить родственников Ульянова Василия Ефимовича без каких-либо о них данных, не представляется возможным...»

Уже будучи старшим лейтенантом Советской Армии, командиром авиационного звена, военный летчик Галуненко попадает в число офицеров, отобранных командованием для участия в боевых действиях начавшегося международного военного конфликта. По порядкам того времени биографии всех претендентов дотошно изучаются специальными службами, которые также проводят и подробнейшие собеседования. Вопрос о родителях и родственниках, естественно, один из первых. Александр рассказывает свою историю, не забывая указать и то, что родных по линии отца долго и безуспешно разыскивал. Майор особого отдела на услышанное реагирует как-то иронично-скептически: «Что значит «адресный стол», «ЗАГС», «почта»? Вы, старший лейтенант, как будто не знаете о существовании архива Советской Армии? Неужели, зная звание, имя, отчество и фамилию офицера нельзя было обратиться туда непосредственно?»

И неизвестно, что больше тогда задело Галуненко «за живое» — прозвучавший в его адрес сарказм или то, что сам не нашел такое рациональное решение. А получив верную подсказку, молодой летчик больше не откладывает своих поисков — при первой же возможности оформляет отпуск и отправляется в Москву (в которой к тому моменту ни разу не был) и узнает, что архив Советской Армии находится в Подольске. Конечно, дальнейший путь отпуски пролегал в этот самый Подольск! Обращаясь в архив, оставляет свою заявку, и те несколько дней, которые потребовались архивариусам для поиска информации, проводит в самом нетерпеливом ожидании. И — долгожданный ответ: «Да, Ульянов Василий Ефимович служил в Советской Армии, в конце 30-х годов был переведен в другое ведомство, поэтому мы более подробными данными об этом человеке не располагаем, а его личное дело — в архиве этого ведомства, который находится в Москве, на ул. Пироговской». Опять дорога ведет в Москву, где в новой архивной организации повторяется весь процесс: заявка, несколько дней томительного ожидания, официальный ответ. На встречу с заявителем в назначенное время выходит сотрудница с папочкой в руках и показывает учетный листок, который содержит в сжатом виде полную информацию о разыскиваемом человеке. С волнением Александр читает о том, где родился и учился его родной отец (Кавказ, станица Благодарная) и, самое главное — о его семье. В листке указаны дочь 1940 года рождения, сын 1943 года рождения и жена, урожденная Рязанской губернии, Пителинского района, с. Пеньки. Хотя какая-то, да ниточка. И летит в это с. Пеньки на имя председателя сельсовета письмо, в котором Александр Галуненко просит помочь в поиске вот таких вот людей. Через пару месяцев приходит очень обстоятельный ответ от адресата, который не поленился собрать для незнакомого человека максимум информации по интересующему вопросу. Как оказалось, жена Василия Ульянова умерла, а детей взяли на воспитание родственники. То есть, не



только общая кровь, но и сиротская доля объединяет Александра Галуненко с найденными наконец-то братом и сестрой. Самое главное, что председатель сельсовета указал и адреса, по которым в настоящее время проживают разыскиваемые: дочь Ольга — в Москве, а сын Владимир — в Днепродзержинске. Это была настоящая победа!

Первым пунктом назначения для родственного визита стал Днепродзержинск, который находится в непосредственной близости от Запорожья — общей малой родины и места традиционного проведения отпуска семьи Галуненко. Описать мысли и ожидания человека, отправляющегося на такую встречу, достаточно сложно. Скажем только, что эмоционально сдержанный Александр Васильевич (а других в летчики не берут!) в ее преддверии очень волновался. Дедушка умер еще в 1964 году, когда Саша учился в 11 классе. Единственного родного человека — бабушку Ирину Степановну — он забрал жить к себе, как только появилось первое собственное жилье (сразу после окончания военного училища). Этим, в чем он раньше был уверен, его «кровное родство» и ограничивалось...

Дворы многоквартирных домов провинциальных городов того советского периода были похожи один на другой, как две капли воды. И тот, который встретил Александра по указанному адресу, ничем особым из общепринятого ряда не выделялся. Бегающая ребятня, развешанное по веревкам белье и, конечно, столик любителей «забить козла» — доминошников. Именно к этим азартным игрокам и обратился визитер с вопросом о том, как ему найти Владимира Ульянова.



▲ Брат Александра Галуненко — Владимир Ульянов

— А Вы кем ему будете?
— состорожничали поначалу мужики.

— Брат, — чистосердечно ответил Александр.

— О, давай, брательник, присаживайся к нам, — оживилось собрание. — Пока Вовка на даче, располагайся с нами время коротать!

И пиво появилось, и беседа душевная состоялась. «Дворовое сообщество» так успело проникнуться симпатией к приезжему, что появившийся во дворе Владимир был встречен многочисленными упреками: «Да где ж тебя носит-то? Брат издали приехал, за-



ждался здесь его...» Опешивший «виновник» принимает в объятия указанного ему гостя и ведет к себе домой. Как принято в таких ситуациях — жена Тая хлопот по кухне, срочно накрывается стол... И уже после рюмки «За встречу!» хозяева вежливо интересуются как обстоят дела на Кавказе, где живет многочисленная дальняя отцовская родня, за представителя которой и приняли они своего визави.

— Да я не оттуда, — отвечает Александр.

— А кто ж ты тогда? — опешили гостеприимные хозяева.

— Я брат по отцу, о котором вы ничего не знали, и знать не могли...

После естественного смущения и замешательства брата Александр достает привезенные с собой фотографии. И Владимир открывает свой семейный фотоальбом. Фотоснимки отца мужчинам пришлось не рассматривать, а сличать — большей частью они повторяли друг друга на 100%. И один, и другой



▲ Александр Галуненко с обретенными братом (Владимир Ульянов) и сестрой (Ольга Огнева), в киевском музее Великой Отечественной войны, 1981 год

сыновья Василия Ульянова выросли, поглядывая на одинаковые фотоизображения человека, которого обоим так не хватало по жизни! В днепродзержинском альбоме даже нашлось фото, которое сами хозяева бережно хранили в память об отце, но идентифицировать не могли: для них это была просто незнакомая молодая женщина у машины. Для Александра — родная мама. Какие-либо сомнения тут же исчезли. Кроме того, Александра Васильевича потрясла обстановка дома, в который он тогда попал: здесь все было сделано умелыми руками хозяина... С тем самым мастерством, которое «рвалось наружу» и у самого Галуненко...

Братья, которые в зрелом возрасте обрели друг друга, долго общались, находя много общего и восполняя недостающие родственные связи. Оставалось воссоединиться с сестрой. Александр предпочел



телефонному общению такой же неожиданный визит вежливости, тем более, что на тот момент уже была запланирована экскурсионная поездка с женой по маршруту Москва — Ленинград.

Столица встретила путешественников не так гостеприимно, как Днепро-дзержинск. Женщина, открывшая дверь по указанному адресу, была настроена настороженно. Когда Александр представился и сказал, что брат Володя уже наверняка звонил, рассказал о нем и предупредил о предстоящем визите, хозяйка отреагировала достаточно резко:

— Да, звонил. У нас никаких-таких братьев нет и не было.

Уравновешенный и сдержанный военный летчик отреагировал легко: «Ну нет, так нет. Извините за беспокойство». И, развернувшись, начал спускаться с женой по лестничному проему.

Уже выйдя на улицу, супруги услышали позади себя торопливые шаги. И взволнованное: «Стойте! Извините меня!», — Ольга догоняет путешественников и обхватывает Александра руками. Как оказалось, тетка, взявшая когда-то оставшуюся сиротой девочку на воспитание, услышав об объявившемся родственнике, начала «накручивать» свою подопечную: «Сейчас столько аферистов развелось и обманщиков! Так и ищут возможность втереться в доверие и заполучить что-либо. Не откликаться! Не признавать!» Молодая женщина поддалась было влиянию опекуны, но, по ее словам, увидев Сашу, сразу прониклась к нему доверием. А то, что гость так добродушно отреагировал на ее грубый прием и даже не начав доказывать свою правоту, попрощался и пошел — поразило своей искренностью и заставило душу встрепенуться: «Да он же мой родной брат!» Бросившись вдогонку, Оля испугалась того, что сейчас он уйдет, а ее и так нелегкая судьба лишится чего-то очень значимого... Уговорила гостей вернуться, пригласила за стол...

Эти встречи послужили началом новых замечательных родственных отношений. Братья, сестра, их семьи, дети сблизились, стали по-настоящему родными и близкими. Ездят друг к другу в гости, как говорят на Украине — «родаються».

Но им, этим встречам, предшествовал долгий, сложный жизненный путь.

Глава 2.

ШКОЛЬНЫЕ ГОДЫ

Задавая вопрос о жизни в интернате, я была готова к повествованию о каких-то особых трудностях и проблемах, постоянной «борьбе за выживание» и «сложном преодолении преград». Или что-то вроде «республики ШКИД»... Но мой собеседник задумчиво улыбается: «Да хорошо у нас все было. Три интерната сменил, но все воспоминания того периода — нормальные, позитивные...».

Первый интернат, в селе Терпение, как уже было сказано выше, Александр нашел себе сам. Поэтому самые основные воспоминания — о том, как гостеприимно его встретил «новый дом» и, конечно, период адаптации к новым условиям жизни. Конфликты, конечно, были. Но без них не обходится ни один ученический коллектив — интернатский, школьный, пионерского лагеря... Так ведь? И как впервые там подрался «всерьез, по-взрослому» вспоминает. Но хорошего было однозначно больше. Вот и в конфликтах как-то сразу нашел себе покровителя — один из одноклассников, будучи старше остальных года на два, почему-то с первых дней проникся к «новенькому» симпатией, посадив к себе за парту и, соответственно, оградив от лишних проблем. Вспоминаются и другие друзья той поры: Димка Торба — односельчанин, самый первый и преданный друг детства, Леня Сазонов — интернатский побратим из Терпения... Теплым словом вспоминается и классный руководитель терпеньевского интерната — Валентина Николаевна, которая как могла опекала своих ребят, искренне окружая их заботой и вниманием.

В те годы особой страстью всех интернатских мальчишек (и Галуненко — не исключение!) был футбол. Создалась своя футбольная



▲ Саша — семиклассник Терпеньевской школы-интерната



команда (Александр — неизменный голкипер), которая не просто гоняла мяч по лужайке за спальным корпусом, а даже приняла участие в ряде соревнований (в том числе — и на выезде в Мелитополе). Но турнирная таблица соревнований имела свою особенность: осенью ребятам не то, что играть в футбол — учиться практически не приходилось. Для районного интерната тех лет время сбора урожая, в прямом смысле слова, было «порой, которая год кормит». Помогая близлежащим колхозам убирать поля, ребята своим трудом зарабатывали овощи и другие продукты для своей столовой.

Прочувшись в Терпении 7 и 8 класс, вместе с другими выпускниками «восьмилетки» Саша отправился продолжать обучение в Запорожье, где их не менее гостеприимно встретил интернат № 8, расположенный на острове Хортица. «Вот и получается — настоящий казак», — смеется Александр Васильевич. Период жизни на красочном острове запомнился яркими, жизнерадостными эпизодами: купания, убегания, приключения...

Находясь здесь, Саша записывается в секцию вольной борьбы (которая находилась в спортивном клубе на левом берегу), где особых результатов не достиг (пожалуй, просто времени на это не хватило!), но физическую форму усовершенствовал и полезные навыки приобрел.

К сожалению, «казачий» интернат перепрофилируют, а значит — после года «привольного житья», класс опять переводят в другое учебное заведение. Так Саша, оставаясь в том же Запорожье, оказался уже на правом берегу Днепра, где закончил в интернате № 4 десятый и одиннадцатый классы, одновременно получая рабочую специальность и именно здесь начал «свою собственную дорогу в небо». Занятия спортом в новой школе продолжил в единственной существовавшей там секции — легкоатлетической. Где открыл для себя прыжки с шестом и даже стал в этом виде спорта чемпионом школы, успешно принимал



▲ Средняя школа-интернат №4, г.Запорожье

участие в областных соревнованиях (бронзовый призер). Вот таким образом «взлетал на первую высоту» будущий мировой рекордсмен покорения небесных просторов!

Кроме спорта и учебы было еще и творчество. Первые попытки рисовать (для души, для себя), принятые Сашей еще в классе в третьем, не остались тогда незамеченными. Учительница младших классов троичской школы поручила



Галуненко создание стенной газеты. С тех пор эта творческая задача как-то незаметно стала его неизменной обязанностью во всех последующих классах (в том числе и в школах-интернатах). Александр Васильевич, перебирая фотографии своего детства, протягивает мне одну из них: «Обратите внимание на то, как я на правах редактора назвал свою газету». На снимке — три паренька развернули на объектив ватман стенгазеты. Название легко читается: «МЕЧТА». Тут же улавливаю связь: «Так вот какой была Ваша первая «Мрия»!»

— Да! Не подумайте, что хвастаюсь, но мои газеты неизменно побеждали на всех соответствующих школьных конкурсах. И более того — она, стенгазета, чуть было не изменила мою судьбу.

Муж одной из учительниц интерната на Хортице — Маджа Екатерины Михайловны — был профессиональным художником-оформителем и вел кружок рисования для школьников младших классов. Этот учитель рисования, Иван Прокофьевич, однажды познакомившись и разговорившись с редактором стенгазеты — девятиклассником Галуненко, пригласил его в свою мастерскую совершенствовать художественные способности, осваивать особые приемы и секреты мастерства рисунка. Достигать успеха в любом деле — черта, характерная для Галуненко, и добиться лучших результатов в рисовании захотелось тоже. Несмотря на то, что приходиться на занятия вместе с одной «малышней» старшекласснику было как бы и «не с руки», Саша все-таки принимает приглашение и приходит к кружковцам. Какое именно задание стояло в тот день перед юными художниками, Александр Васильевич уже не помнит (ка-

жется, рисование карандашом с натуры простого натюрморта), но свой рисунок он выполнил тогда быстро и показал наставнику готовый результат. Тот очень обрадовался: «Отлично! Способности у тебя есть, давай их совершенствовать!» Начались индивидуальные занятия и более тесное общение. Иван Прокофьевич даже активно помогает определяться с планами на будущее: «Давай в Харьков. В художественное училище!»



▲ Стенгазета «МЕЧТА» и ее авторский коллектив: Николай Рем, Николай Косенко, Александр Галуненко, СШИ №4, 11класс



Саша категорически возражал: «Моя мечта быть летчиком!»

Художник настаивал и сердился: «Талантами нельзя разбрасываться!»

К тому моменту совместное творчество уже переросло в определенную дружбу. Саша помогал рисовать праздничные плакаты и афиши, участвовал в оформлении того или иного кабинета. Порой доводилось вместе рисовать до полуночи, совмещая творчество с душевными беседами.

В семье Ивана Прокофьевича и Екатерины Михайловны своих детей не было — они жили вдвоем в уютной квартире недалеко от интерната и свою нерастрченную любовь отдавали интернатским детям. Пожилые супруги часто приглашали Сашу к себе «на чай», старались помочь, чем могли. А однажды вечером, во время такого чаепития, Иван Прокофьевич и Екатерина Михайловна выглядели особенно взволнованно. Через какое-то время начали серьезный разговор.

— Саша, мы бы хотели тебя усыновить... Нам очень важно узнать твое мнение, получить твое согласие...

Это было огромной неожиданностью, но Александр в первую очередь подумал о том, как отнеслись бы к такой новости бабушка и дедушка. И тут же делает для себя вывод, что его согласие было бы по отношению к ним предательством. Юноша благодарит за предложение, от которого вежливо отказывается. Что, в принципе, не помешало дальнейшим теплым отношениям Александра с семьей Маджа: даже будучи курсантом, а затем и летчиком, он приезжал к супругам в гости, долгие годы поддерживал общение.

Александр Васильевич с теплом вспоминает тех людей и отмечает, что очень многое почерпнул у Ивана Прокофьевича и как художника, и как неординарного человека.

Конечно, нельзя обойти вниманием и самых близких друзей той поры. Так как в классе на 30 девочек было всего пять парней, то и получается, что жили все ребята-однокурсники дружно в одной комнате. Это Коля Косенко, Коля Рем, Витя Шовкань и Витя Касаткин («Касатик»).

И все-таки прошу своего собеседника, возвращаясь мысленно к годам интернатской жизни, вспомнить что-то особенно яркое, особенно характерное. Слегка задумавшись, Александр Василь-



▲ Учитель СШИ №8, Екатерина Михайловна Маджа



евич озаряется улыбкой: «Да! Был день, который просто впаялся в память...» Это был 1961 год: терпеньевский интернат, 12 апреля, весна в разгаре... У нас идет какой-то обыкновенный школьный урок... В класс вбегает учительница и взволнованно кричит во весь голос: «Товарищи! Человек в космосе!!!» Первой реакцией ребят была тревога — что же за ЧП такое произошло: упал? Сорвался? Выпал откуда-нибудь? В каком-то ажиотаже все ученики выбегают из классов в коридор, где был установлен громкоговоритель. И уже из звучавшего оттуда сообщения информбюро становится ясно, что произошедшее событие — повод не для паники, а для гордости и ликования. Советский человек ПОЛЕТЕЛ в космос! И так в тот момент все присутствующие объединились в едином эмоциональном порыве, что неповторимое то состояние и запомнилось на всю жизнь.

Уточняя: «А не возникла ли тогда идея пойти в космонавты?» Александр Васильевич отвечает: «Я думаю, что тогда, в то время, не было, пожалуй, ни одного парнишки, который не мечтал бы стать космонавтом. Но впоследствии, будучи военным летчиком, я получил возможность пройти отбор в отряд космонавтов — и отказался. Уже твердо знал, что моя цель и мечта — испытывать самолеты»...

Учился Саша в старших классах, по его признанию, выше среднего, был «устойчивым хорошистом». Любил физику, математику, географию, а вот с языками — как русским, так и украинским «не дружил». Возможно, к не самым высоким показателям успеваемости привели частые переезды из одного интерната в другой, а может быть, то, что уже в школьные годы зачитывался книгами об авиации что называется «запоем».

Собственно говоря, в те годы «героической литературой» увлекалось большинство ребят. И меч-



▲ Курсант Галуненко в гостях у художника Ивана Прокофьевича Маджа, г. Запорожье, 1975 г.



ты у юношества, большей частью, были героически-патриотическими. Такая царила в обществе идеология. Но у Галуненко все оказалось гораздо серьезнее, чем юношеские грезы.

Александр Васильевич, как из волшебного сундучка, достает из недр книжного шкафа «сокровища своего непростого детства» — книги об авиации, которые бережно хранит все эти годы. Передо мною лежат полиграфические издания выпуска 50–60-х годов: «Почему и как летает самолет», «Как построить летающую модель самолета», «Кордовые летающие модели», «Юным авиамоделистам», «Вопросы методики обучения парашютиста», «Особенности пилотирования реактивных самолетов»... По тому, с какой нежностью владелец берет в руки каждый раритет, догадываешься, что для него все это — не просто литература, а настоящие друзья и наставники детских лет. И действительно — Александр Васильевич начинает вспоминать, как интернатским мальчишкой вместе с этими «печатными помощниками» решился создать свою собственную модель самолета с резиновым двигателем. Не имея под руками того материально-технического обеспечения, которым пользовались участники авиамodelьных кружков, вооруженный лишь страстным желанием и почерпнутыми из книг познаниями, Саша долго и упорно собирает «по крохам», где придется, материалы, из которых самостоятельно сооружает летательный аппарат с размахом крыла 1 метр 20 сантиметров.



▲ Друг детства Дима Торба

Испытания (вот когда они состоялись — действительно «самые первые» в жизни летчика-испытателя!) решил провести во время зимних каникул в родном селе Троицкое. С гордостью продемонстрировав свое творение кадычному другу тех лет — Диме Торбе, пригласил его принять участие в историческом событии первого запуска. Возражений, естественно, не последовало.

Выполнять задание особой важности мальчишки начали ранним утром. Собственно говоря — утром и завершили: после короткого разбега модель резко взмыла вверх, с разворотом вошла в отвесное пикирование и, столкнувшись с землей, разрушилась. Первым чувством конструктора и создателя была радость: «Полетела!»... Уже потом стало жалко своего кропотливого труда, вложенного в так быстро



отлетавшую свою модель, но решил «восстановить и усовершенствовать ее на следующих же каникулах». Хотя, волею различных обстоятельств, в жизнь это решение так и не воплотил.

Из книг своего детства Саша и узнал, что помимо профессий военного летчика и пилота гражданской авиации, существует еще и захватывающая дух специальность: летчик-испытатель. Своими кумирами уже тогда считал плеяду выдающихся летчиков-испытателей послевоенного времени — Сергея Анохина, Амет Хана Султана, Георгия Мосолова, Марка Галлая, Владимира Ильюшина.

На особом счету оказалась книга, которая произвела неизгладимые впечатления, и, как оказалось, «повела по жизни» — небольшая брошюра «Владимир Ильюшин», написанная Героем Советского Союза Генрихом Борисовичем Гофманом про сына известного авиаконструктора, ставшего выдающимся летчиком-испытателем. Я держу в руках эту тоненькую, пожелтевшую от времени книжицу, и пытаюсь разгадать ее магическую силу... Удивляюсь: бумажная обложка с незатейливым самолетиком, 42 страницы текста без рисунков, советская цена — 7 копеек... А начинаешь читать — и, действительно проникаешься той немислимой любовью к профессии летчика-испытателя, которая прямо сквозит в каждой строке, написанной профессионалом летного дела о своем успешном и талантливом коллеге. Гофман по-особому искренне и доверительно описывает, как у мальчишки зарождалась мечта летать и испытывать самолеты, как эта мечта воплощалась в жизнь... «Летать не просто «на уровне», а гораздо лучше, выше этого «уровня», быть испытателем стало его целью», — с уважением пишет заслуженный Генрих Борисович о молоденьком пареньке. Особенно проникновенно изложено стремление Ильюшина испытывать новые самолеты, проверяя при этом собственные силы и профессионализм, его чувство удовлетворения от успешно проделанной работы, радости от установления мирового рекорда высоты. Я бы сказала, что автор мастерски описывает элементы полета и «выплескивает» на читателя связанные с ними позитивные эмоции. Трудно представить, о какой другой профессии с такими немислимыми гордостью и любовью могли бы рассказать ее носители...

Видимо, было у юного Галуненко что-то настолько общее с влюбленным в самолеты мальчишкой, трогательно описанным



▲ Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР Владимир Ильюшин



Героем Советского Союза, что «зерна приверженности высоким идеалам» упали на благодатную почву и дали качественные всходы...

И уж никак не назовешь простым совпадением то, что, заканчивая школу летчиков-испытателей, выпускной экзамен на самолете Су-7У Александр сдавал именно ему — герою той судьбоносной книжки — Герою Советского Союза, заслуженному летчику-испытателю СССР, генерал-майору Владимиру Сергеевичу Ильюшину, приглашенному руководством Школы летчиков-испытателей для приема выпускных экзаменов. В тот день новоиспеченный испытатель, после успешно сданного на «отлично» экзамена, не удержался от того, чтобы познакомиться со своим кумиром поближе и рассказать об их «виртуальной связи».

Ильюшин сначала даже не поверил, но, услышав пересказ брошюры с собственной биографией, даже обрадовался знакомству. Расспросил, какое летное училище заканчивал молодой коллега, где служил впоследствии, на каких самолетах летал.

Хотя — обо всем по порядку. Первый шаг в небо еще только предстоит.

10 апреля 1975г.		Выпускной экзамен по технике пилотирования	
Су-7У	Метеоприборы	§ 1800	10 Нмк = 11000...
День			
1. Подготовка к полету	- без замечаний	12. Боевой разворот	- отлично
2. Взлет	- отлично	13. Переворот	- отлично
3. Выход	- отлично	14. Боевой	- отлично
4. Набор высоты на режиме скороподъемности	- отлично	15. Смераль с $\gamma = 45^\circ$	- отлично
5. Дачи элеронов на разл.	- отлично	16. Заход на посадку	- отлично
6. Торможение до $V_{мин}$	- отлично	17. Посадка	- отлично
7. Вывод из сваливания	- отлично	18. Радиобой	- отлично
8. Дачи руля на разл.	- отлично	19. Осмотрительность	- без зам.
9. Выход с углом 60°	- отлично	20. Эвакуация на парашюте	- отлично
10. Пилотирование с $\theta = 45^\circ$	- отлично	на дачи и борту	- отлично
11. Горка с $\theta = 45^\circ$	- отлично		
Общая оценка:		Отлично	
Инспектор МАП Заслуженный летчик-испытатель генерал-майор Ильюшин В.С.			

▲ Результаты проверки техники пилотирования выпускника ШЛИ Галуненко инспектором МАП Владимиром Ильюшиным

Глава 3.

Парашютисты

Небо манило к себе Сашу еще с младших классов школы. Так случилось, что его детские годы (как в селе Троицком, так и в селе Терпение) проходили в местах воздушной зоны полетов военного аэродрома Мелитополь. В разные годы там базировались различные типы военных самолетов: и небольшие истребители, и средние, и тяжелые бомбардировщики. Саша с восторгом наблюдал за учебными полетами военных летчиков Мелитопольского гарнизона и с каждым годом взросления все больше укреплялся в своем желании оказаться в их числе.

С переводом в школу-интернат Запорожья будущий герой с изумлением и радостью узнал, что в центре города находится аэроклуб ДОСААФ (Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту), где молодые люди того времени бесплатно получали возможность «обрести свои крылья». Именно там самым серьезным образом выполнялась актуальная задача патриотического воспитания путем предоставления трудящейся молодежи реальной возможности испытать себя в качестве носителей самых мужественных (в том числе и летных) профессий. Когда паренек впервые оказался в стенах этого заведения, его юный возраст позволял вести речь только о парашютных прыжках. «Хоть так, да в небо», — решает Галуненко и записывается в секцию парашютного спорта. Тем более, что под куполом парашюта в свое время «покоряли небеса» большинство его книжных героев-авиаторов и Владимир Ильюшин в том числе.

О том, чтобы сознаться в интернате о своем новом увлечении, не могло быть и речи. Естественнo, что брать на себя ответственность за занятия подопечного таким экстремальным видом спорта никто из руководства не согласился бы! Поэтому Саша 2 раза в неделю отправляется на занятия в аэроклуб (на другой берег Днепра) «в режиме полной секретности», а доверенным лицом, обеспечивающим «прикрытие» его отлучкам, делает свою соседку по парте Валентину. Но энтузиазм «подпольного парашютиста» так увлекает девушку, что она тоже решает записаться в эту же секцию. Прикрывать периодическое отсутствие в интернате «романтиков неба» начинает практически весь класс.

Благополучно пройдя теоретическую часть и сдав зачет, «подпольщики» получают право на выполнение первого парашютного прыжка. Начало прыжков назначается на 6 часов утра, место действия — загородный аэроклубовский аэродром Широкое. Доставку туда участников «боевых действий» должен обеспечить специальный автобус, который отправляется от помещения аэроклуба в 4.00. Для интернатских ребят такое расписание само по себе уже являлось особенной проблемой. Проживая, да еще и «под замком», на правом берегу



Днепра, оказаться в такую рань — на левом? Для себя Саша задачу решил однозначно: «Тайно уйду вечером, еще до того, как интернат закроют на ключ». Раскрыв свой план «боевой подруге», предоставил ей право самостоятельно определяться со своими действиями. Валентина принимает решение последовать примеру «напарника».

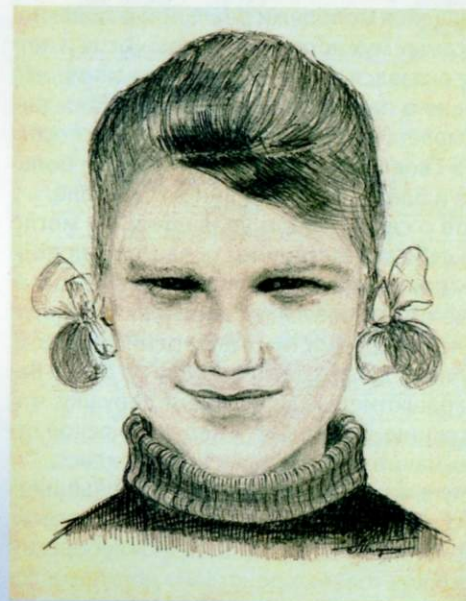
Девушки и парни живут в интернате по одинаковым порядкам, но в отдельных помещениях по 4-5 человек в комнате. Парашютисты договариваются с соседями по комнате, делают в своих кроватях «куклы», имитирующие их присутствие, и покидают интернат до вечерней поверки и отбоя. В мужском крыле все прошло без сучка и задоринки, а вот слабый пол подкачал. Руководство обнаруживает Валино отсутствие и тут же организывает «поиск сообщника». Проверка воспитанников показала отсутствие и Галуненко тоже.

Не подозревая о случившемся в интернате переполохе, Саша и Валя пересекают Днепр на последнем троллейбусе, добираются до места назначения и радуются тому, что ночевать на улице не придется — автобус занял свое «боевое дежурство» тоже с вечера и гостеприимно распахнул перед «беглецами» свои двери. Как оказалось, они были не одни — их коллега, которым тоже невозможно было добраться утром, набралось несколько человек.

В назначенное время, на аэродроме, после распределения очередности, экипировки в парашюты ПД-47 и окончательного инструктажа, прибывших уже ждут несколько самолетов Як-12. Это воздушное судно кроме пилота может брать на борт еще и 3-х пассажиров, которыми в тот день стали начинающие парашютисты, разбитые, соответственно, на пары. Конечно, Саша с Валец решили и в этот момент не разлучаться.

Для выполнения парашютных прыжков в самолетах демонтировали по одному переднему пассажирскому креслу, обеспечив парашютистам прямой доступ к двери. По команде пилота, прыгающему надо было выйти в эту дверь, встать на подножку, расположенную под крылом (при этом развернувшись спиной по направлению к полету), и прыгать вниз по команде пилота.

В долгожданный момент, когда парашютистам разрешили «пройти в



▲ Так Саша Галуненко изображает свою соседку по парте Валец, 1964 год



самолеты», Саша, конечно, ринулся вперед, опередив свою спутницу. Однако, такая «негалантность» и «поспешность», как потом оказалось, сослужили ему не лучшую службу! Уже в небе стало ясно, что прыгать первым будет тот, кто зашел в самолет последним. Так Галуненко упустил свою пальму первенства даме и эта его оплошность стала предметом для добродушных, но все-таки подколов на долгие годы...

Сложившаяся последовательность покидания воздушного судна Сашу тогда задела, но, конечно, не омрачила восторга от первого прыжка. Счастливые, переполненные позитивными эмоциями и чувствами, возвращались молодые люди с аэродрома, успевая к восьми часам утра. И никаких плохих предчувствий у них не было. На крыльях восторга и гордости за себя приближались Саша и Валя к родному интернату. Однако еще за воротами их поджидал взволнованный однокашник Коля Косенко: «Ой, что здесь творится!...»

Директор интерната был человеком жестким и, мягко говоря, особых симпатий у воспитанников не вызывал. Тогда, обнаружив ночную отлучку юноши и девушки, он повел себя далеко не самым лучшим образом. Валентину сразу же отстранил от занятий и вызвал ее маму. Не дожидаясь объяснений от виновников переполоха, он придал ситуации широкую негативную огласку и объявил о том, что Валец выгоняет «без разговоров». Наказать таким же образом Галуненко возможности не было (выгнать сироту государственная система не позволила бы), а вот девушка — без отца, но имеющая родную мать (в силу сложных обстоятельств находилась под опекой государства), оказалась в более уязвимом положении. Хотя ученицей она была прилежной и нареканий от учителей не имела. Классный руководитель — Тамара Афанасьевна Жиливская, разобравшись с причиной нарушения распорядка, горой встала на защиту своих воспитанников. Но, к сожалению, безрезультатно: тучи над Валентиной сгущались, не смотря ни на что.

Узнав что происходит, Саша сам идет к директору и очень эмоционально заявляет о том, что не допустит исключения Валентины из интерната. Юноша обвиняет руководителя в бездушности, рассказывает о том, какая значимая и высокая

цель на самом деле привела к нарушению ими установленного в интернате порядка, и напоследок обещает, что если девушку, которую безосновательно уже унизили и опозорили, еще и выгонят из интерната — он, Александр Галуненко, непременно сделает что-то такое, за что директора, отвечающего за него перед Родиной, посадят в тюрьму...



▲ Самолет Як-12, из которого осуществлялись первые прыжки начинающих парашютистов



Собственно говоря, уточнить, что именно он сделает, Саша тогда и не смог бы... Но его эмоции вылились тогда именно в такой вот гневный спич.

Реакция директора была не менее эмоциональной: «Вон из моего кабинета!»

Но, тем не менее, свое решение директор пересмотрел, и Валя осталась в интернате.

Для девушки это был психологически очень сложный период жизни. Ей было немислимо стыдно оказаться в центре такого скандала: она очень переживала. И в этот момент проявился Сашин мужской характер — он начал бережно опекать девушку на глазах всей школы. «Я буду с тобой рядом. Нам стыдиться нечего. Пусть смотрят. Пусть стыдно будет тем, кто насочинял невесть чего на пустом месте». И, как привык по жизни, свою линию отстаивал не только словом, но и делом: допустим, опаздывает Валя на ужин — значит Саша демонстративно сидит за столом в столовой, ожидая ее; на уроке — только рядом, а после уроков — провожает от учебного корпуса до спального. Вот так, постепенно, эта сложная ситуация и стала началом новых — красивых и романтических отношений, которые со временем переросли в настоящие чувства и стали фундаментом семейной жизни. Но это — в дальнейшем, а пока Саша по-прежнему влюблен только в небо и, ощутив в нем свободное падение, продолжает мечтать о полетах. И даже больше — уже тогда: не просто летать, а ИСПЫТЫВАТЬ самолеты!

В одиннадцатом классе возраст (да и репутация успешного курсанта-парашютиста) уже позволили записаться в летное отделение аэроклуба.

Вот только в этом месте на пути к полетам встала новая преграда, суть которой в идеологии самой системы ДОСААФ — организации, созданной именно для «трудящейся» молодежи. А Саша на тот момент был еще школьником. Отлично сложным и физически развитым, но де-юре всего лишь школьником, а, по существу, тогда правилам, для учебы в аэроклубе надо было непременно относиться к числу «рабочих или крестьян».

Нетрудно догадаться, что и эта преграда оказалась подвластной упорству, находчивости и настойчивости Галуненко.



▲ «Снова я тебя рисую», — Саша о Вале, 1964 год



В те годы интернат предоставлял своим воспитанникам возможность получения одновременно с образованием еще и рабочих профессий — 2 раза в неделю ребята занимались так называемым учебно-производственным обучением на Запорожском трансформаторном заводе. Саша со своими одноклассниками осваивал премудрости слесаря по сборке трансформаторов под наставничеством по-отечески доброго цехового мастера, которого ребята между собой называли просто Петрович. Именно к Петровичу подошел Александр с просьбой оформить ему справку о принадлежности к рабочей профессии. Собственно говоря, такая формулировка в какой-то степени соответствовала действительности (интернатовские пацаны даже умудрялись выполнять за день больше работы, чем штатные работники предприятия), и необходимую справку Галуненко получил. Что и открыло путь к занятиям в летном отделении ДОСААФа.

Однако в тот момент, когда теоретическая часть оказалась успешно покоренной (в начале апреля), встал вопрос об отправке в лагерь на полевой аэродром Широком для проведения наземной подготовки и полетов. А сделать и это без ведома руководства интерната возможности не было! Договориться с директором (особенно после той «ночной» истории!) и речи не могло быть! Но и отступать после всего уже сделанного — тоже не вариант.

Не обошлось без вмешательства госпожи Фортуны. Как раз в это время директор уезжает в какую-то командировку, и исполнять его обязанности остается завуч Цепелев Савва Федорович — добрейший дедушка, которого за глаза ученики с любовью называли Савва.

В аэроклубе к тому моменту Саша уже успел своим рвением и старательностью заслужить уважение своего инструктора Людмилы Александровны, которая даже назначила его — самого юного среди курсантов — старшиной учебной группы из шести человек. Поэтому убедить своего инструктора, молодую женщину, приверженную авиационным идеалам товарищества и порядочности, поехать на переговоры в интернат — было достаточно просто. Диалог двух хороших людей — Саввы Федоровича и Людмилы Александровны — происходил «за закрытыми дверями», был достаточно продолжительным, но завершился позитивно. Взамен на обещание «всем курсантско-инструкторским составом летных сборов все свободное время готовить курсанта Галуненко к выпускным школьным экзаменам» было получено «добро» на его официальное долговременное отсутствие в интернате.

Говорят, что когда вернувшийся директор узнал эту новость, он разразился неимоверно гневной продолжительной тирадой. Но обратного хода у ситуации уже не было: курсант аэроклуба Галуненко успел получить курсантскую форму, встать на государственное довольствие и приступить к учебным полетам. Вот так началась летная биография будущего аса — благодаря помощи хороших людей и, наверное, Божьей благодати, которую сегодня чаще называют улыбкой Фортуны.



Глава 4.

Первые полеты

Окраина города Запорожья. Полевой аэродром Широкое Запорожского учебно-авиационного центра ДОСААФ. Целый ряд учебных самолетов Як-18У, палаточный городок, в котором живут курсанты (будущие пилоты), днями напролет изучающие матчасть крылатых машин. Контакт вторых с первыми — самый непосредственный: каждый сантиметр самолета курсантам приходится отдраивать тряпкой «до блеска».

Инструктор группы, в которой оказался курсант Галуненко — Людмила Александровна Руденко — молодая (лет 25-26) и очень ответственная, требовательная женщина.

Первый ознакомительный полет с каждым из начинающих авиаторов она выполняла по полной программе, с показом практически всех фигур сложного



▲ Курсанты Запорожского учебно-авиационного центра. 1964 год. Галуненко — в нижнем ряду второй справа



пилотажа, чтобы сразу как бы расставить все точки над «i», оценив «летную годность» новичков. Опытному инструктору в таком полете становится ясно — ориентируется ли курсант в пространстве, не скованно ли и напряженно себя ведет, не тошнит ли его от перегрузок. В истории авиации было немало случаев, когда «стремящиеся в небо» уже на таком ознакомлении отказывались от дальнейших притязаний: убеждались, что это не для них. Галуненко же ждал первого полета как самого желанного момента жизни. «Летать!» — мечта, цель, смысл бытия...

Ознакомительный полет с Людмилой Александровной прошел как-то даже обыденно: мысленно Саша заранее так часто представлял его себе до малейших подробностей, что, наконец-то взлетев в небо, лишь убеждался в своей правоте и внимательно фиксировал в памяти малейшие детали происходящего... И, только приземлившись, дал волю эмоциям — радостно осознав себя «состоявшимся курсантом аэроклуба».

Принцип дальнейшей летной подготовки — как принято в любой классической летной школе: инструктор обучает курсанта всем элементам полета, пока не доведет до кондиции (не сделает обоснованный вывод о готовности обучаемого к самостоятельному вылету). После чего — отдает питомца на проверку вышестоящему руководителю (в данном случае — командиру звена), получив подтверждение которого, отпускает «орленка в свободный полет».

Александр Васильевич с гордостью отмечает, что был допущен к самостоятельному полету первым из своей группы. После чего, на одном дыхании, продолжает: «Да и в военном летном училище, впоследствии, был первым среди второкурсников допущен к самостоятельным полетам на Л-29, потом — первым на МиГ-17 (на третьем курсе), и на МиГ-21 (на четвертом курсе) — тоже в пятерке первоочередников самостоятельного полета». Меня лично это не удивляет — уже в аэроклубе, в своей группе, Сашу неспроста (как одного из самых мотивированных и старательных обучающихся) назначили старшиной. А, налетав тем летом 40 часов, конечно, он смог дать фору однокурсникам военного училища... Опять-таки: при условии наличия сильной и правильной мотивации. А желание летать и быть лучшим, по-моему, не оставило Александра Васильевича и на сегодняшний день...

Хотя и было не все так просто при первоначальном обучении молодого Галуненко. Успешность работы пилота-инструктора гласно и негласно определяется стабильностью и эффективностью освоения его



▲ Самолет Як-18У, на котором происходило обучение курсантов аэроклуба



воспитанниками техники пилотирования, а самым показательным моментом при этом является то, насколько быстро и уверенно питомцы осваивают вывозную программу и вылетают самостоятельно. И здесь, конечно, присутствует соревновательный эффект — делом чести каждого инструктора становится стремление именно своего подопечного увидеть в числе первых. Поэтому каждый из них в некоторой степени делает ставку на самого перспективного курсанта в группе, который быстрее и увереннее других «схватывает» элементы полета. Людмила Александровна, возложила особые надежды по стремительности «ввода в строй» на Галуненко. На это были все основания — Саша на «отлично» сдал теорию, старательно отрабатывал тренажную подготовку, со 100-процентной отдачей выкладывался на занятиях и очень уверенно начал осваивать первые полетные задания. Но вдруг, уже практически «готовенький» к самостоятельному полету, Галуненко делает ошибку, высоко выравнивая самолет при заходе на посадку. Инструктор уделяет этой ошибке особое внимание при разборе полета, объясняет, что она имеет место из-за изменения угла направления взгляда летчика на землю: менять его в процессе выравнивания никак нельзя.

Еще ряд полетов с инструктором: после нескольких подряд правильно выполненных заходах на посадку, в какой-то момент вдруг — опять высокое выравнивание. После заруливания на стоянку не сдержалась молодая женщина, выпалила в сердцах: «Да что ж ты ...» и — тирадой непечатных слов прошлась...

И в этот момент у юноши появились в глазах слезы. Скорее всего даже не от того, что опять ошибся, а от такого отношения со стороны женщины. Сам от себя такого не ожидал. И в жизни больше никогда не повторилось. Но тогда, возле первого своего учебного самолета, не сдержался. Эти слезы не могли не смутить инструктора. И, вероятно, ей самой стало стыдно за себя, за свою вспыльчивость: «Саша, я не права! Все у тебя будет хорошо!» И действительно — уже следующие полеты прошли как по маслу, открывая курсанту путь к самостоятельному вылету и летной карьере.

На первом самостоятельном полете прошу Александра Васильевича остановиться поподробнее — на личном опыте я знаю, что, как правило, бывалые авиаторы рассказывают о том, как они ликовали в кабине самолета в тот исключительный момент. Однако мой собеседник оказывается «из ряда вон»: «Какие песни? Я был предельно собран и сосредоточен на выполнении задания! Единственное, на что отвлекался — это время от времени поглядывал назад, чтобы снова и снова убедиться в отсутствии там инструктора».

Параллельно с освоением летного мастерства Галуненко готовился к выпускным экзаменам в школе. Пять экзаменов — пять предметов пришлось самостоятельно «штурмовать» в палаточном городке. Больше всего запомнилась физика. Физик Анатолий Петрович Шумаков — один из немногих учителей интерната, кто страсть к полетам воспитанника одобрял и относился с пониманием и симпатией. И на своих уроках частенько давал возможность Саше блеснуть по-



знаниями из области внешкольной программы — при случае рассказать одноклассникам о подъемной силе, аэродинамике и других моментах, изучаемых в аэроклубе. А тут и на экзамене билет попался с вопросом, произвольно выходящим на теорию полета. Анатолий Петрович построил свой опрос так, чтобы Галуненко смог всю экзаменационную комиссию просто «сразить» блестящими познаниями в области физики и, естественно, получить самую высокую оценку.

Из той жизни на полевом аэродроме вспоминается еще такой эпизод... На легковой машине (для того времени это была редкость) приезжает подтянутый молодой мужчина. Среди имеющихся на аэродроме самолетов кроме «спарок» Як-18У, есть и одиночный — Як-18П (пилотажный), в который уверенно садится необычный гость. Всего несколько минут — и машина, на глазах у очарованных курсантов, начинает вытворять чудеса: отрабатывается перевернутый полет, другие неимоверные фигуры высшего пилотажа... Персона летчика, за работой которого все наблюдают, открыв рты, моментально обрастает самыми невероятными слухами и домыслами... На самом деле «таинственный незнакомец» оказался ведущим конструктором Запорожского двигателестроительного КБ «Прогресс», фанатом самолетного спорта, ведущим членом сборной команды Украины по высшему пилотажу по фамилии Прозоров. Неизвестно, к каким именно соревнованиям готовился тогда пилот-спортсмен, но те замысловатые полеты в небе аэродрома Широкое заставили учащенно биться сердца всех присутствующих там молодых пилотов, а мечты Галуненко произвольно наполнились новыми горизонтами: «Не просто летать, а — на самом пределе человеческих возможностей, испытывая и себя, и самолет...».

Уже став летчиком-испытателем АНТК Антонова, Александр Васильевич встретился с кумиром своей юности — Евгением Прозоровым, который к тому моменту налетал более 3 000 часов, стал мастером спорта СССР, заслуженным тренером УССР, судей всесоюзной категории и по-прежнему работал в КБ «Прогресс» (уже в должности заместителя главного конструктора). В неформальной обстановке разговаривались, попытались разобраться, кто же для кого авторитет и кумир, да так и не смогли... Евгений Викторович на тот момент продолжал летать, с особым уважением наблюдая за работой таких признанных авторитетов летного мастерства, как



▲ Курсант аэроклуба Галуненко готовится к выполнению полета на самолете Як-18У



Александр Васильевич (о чем упоминает и в своей книге «Самолетный спорт на Украине», вышедшей в 1995 году).

Там же, на аэродроме Широкое, состоялась и другая судьбоносная встреча.

Успешно сдав, параллельно с летной практикой аэроклуба, школьные выпускные экзамены, курсант Галуненко продолжает аэродромное житейство и учебные полеты уже с аттестатом зрелости в кармане.

Лето — в разгаре, Саша осваивает летное мастерство: групповую слетанность, пилотаж и т.д. Имея перед собой конкретную цель — завершение курса обучения в аэроклубе, и дальнейшее поступление в военное летное училище, но в какое именно, в какие сроки, что для этого надо — пока еще не обдумывая всерьез. Ориентировочно знал о существовании Качинского, Ейского и Армавирского училищ, предварительно симпатизируя последнему, учитывая его принадлежность к ПВО. Тогда Александр Васильевич считал, что именно этот вид авиации «быстрее, выше, сильнее», чем все остальные.

В один прекрасный день всех курсантов учебно-авиационного центра собирают в учебный класс на встречу с майором, прибывшим из Чернигова. Таких визитеров в те времена называли — «сваты», т.е. представители военных (в том числе — летных) училищ, которые встречаются с мотивированной молодежью

РАЗДЕЛ VIII. ВЫПУСКНАЯ УЧЕБНО-ЛЕТНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА НА КУРСАНТА	
(Фамилия, имя, отчество)	Галуненко Александр Иванович
Составляется инструктором-летчиком после окончания обучения в произвольной форме, но с обязательным освещением следующих вопросов: как усваивалась летная программа, наблюдались ли в полетах, налетки ли, как и когда были, недостатки внимания, растерянности, наличия впечатлительности, неосмотрительности, утомляемости. Общая оценка техники пилотирования, какие элементы полета усваивались более медленно. Интерес к полетам. Дисциплина. Интерес к спорту и занятиям физкультурой. Степень активности в общественной работе. Летные происшествия. Вывод о дальнейшем использовании.	
<p>За время обучения в Запорожском аэроклубе Александр Иванович получил обширные знания и навыки в пилотировании Як-18У, а также в выполнении групповых полетов. Летчик дисциплинирован, внимателен, имеет хорошие навыки в полетах. Летчик дисциплинирован, внимателен, имеет хорошие навыки в полетах. Летчик дисциплинирован, внимателен, имеет хорошие навыки в полетах.</p>	
<p>Инструктор-летчик: [подпись] Командир звена: [подпись] Командир авиасквადры: [подпись] Заместитель начальника авиационной организации по летной подготовке (начальник летной части): [подпись]</p>	

▲ Выпускная учебно-летная характеристика на курсанта аэроклуба Галуненко



(в данном случае — уже сделавшей первый шаг в авиацию), и агитируют поступать именно в свое «лучшее из лучших» учебное заведение. Хотя желающих стать военными летчиками в те годы было неимоверно много (ежегодно прибывало 2,5 — 3 тысячи абитуриентов), но пройти строгий специализированный профессионально-психологический отбор и медицинскую комиссию удавалось далеко не каждому. А выпускники летного отделения ДОСААФ имели больше других шансов стать действительно хорошими летными специалистами и не пополнить массовые списки отчисленных по «профнепригодности». Поэтому «специально обученные люди» прилагали дополнительные усилия в направлении такой вот профориентации.

И тот майор со своей задачей справился великолепно. По крайней мере, у Александра Галуненко, его аэроклубовского друга Ивана Македона и еще человек пятнадцати из числа курсантов, возникло желание учиться именно в Черниговском ВВАУЛ.

О том красноречивом и убедительном майоре и интересной ситуации, которая произошла при поступлении в Черниговское училище Ивана Македона, в 1966 году написал статью в газету Киевского военного округа «Ленинское знамя» (№ 148 (6548)) командир звена ЧВВАУЛ — тогда майор Дмитрий Федорович Байнетов. Речь шла об отличном выполнении курсантом Македоном летного задания, после чего автор припоминает сложное начало «пути в небо» данного курсанта.

«... Всего полтора года назад Македон шел по военному городку к проходной с опущенной головой, с такой обидой в душе на самого себя, что спазмы перехватывали дыхание.

Его не приняли в училище... Из-за «двойки» по сочинению на вступительных экзаменах... Вот так просто, обыденно рушилась мечта его детства. А ведь он относился к тому счастливому числу людей, которые с малых лет знают, куда пойдут, чего будут в жизни добиваться. После окончания школы Македон стал работать и одновременно занимался в Запорожском аэроклубе, где еще больше полюбил авиацию. И теперь вот такой финал.

И вдруг раздался оклик:

— Македон!

Он оглянулся и увидел направившегося к нему майора.



▲ Друг Александра Галуненко — Иван Македон



— Что голову повесил?

Юноша попытался улыбнуться, но не смог. Он узнал майора Андрея Васильевича Трубчанинова, который приезжал в Запорожский аэроклуб отбирать ребят в училище.

Тогда Македону понравился широкоплечий майор, увлеченно рассказывавший о курсантской жизни.

Они отошли в сторонку, и Македон поведал майору все, что с ним случилось.

— Да, положение трудное.

Андрей Васильевич задумался. Ему тоже понравился тогда этот юноша и потом, встречая его во время сдачи экзаменов, всегда подбадривал его. Майор решил помочь Македону.

— Если Вам разрешат еще раз написать сочинение, не подведете меня?

— Не подведу, товарищ майор! — выпалил Македон.

С большим трудом майору Трубчанинову удалось добиться, чтобы Македон сдавал экзамен повторно. Он сумел убедить командование, преподавателей, что этому юноше обязательно надо поступить в училище, что из него выйдет настоящий летчик-истребитель.

Что ж, может быть, некоторые строгие товарищи и усмотрят в этом отступление от правил. Но Андрей Васильевич Трубчанинов был прав в одном: Македон действительно беспрдельно влюблен в небо. И место ему среди крылатых бойцов. И вот теперь многие учатся у него старанию, упорству, настойчивости в учебе...»

Так что даже отлетавших по 40 часов аэроклубовских «орлят» вступительная кампания заставила тогда поволноваться. И — небезосновательно. На тот момент, когда «Галуненко и компа-



▲ Курсанты Галуненко и Македон готовы к отъезду на аэродром



ния» только прибыли в училище, основной поток абитуриентов уже рассеялся: успешно прошедшие испытания получили форму и встали на довольствие, остальные — разъехались кто куда. Поэтому немногочисленная команда новобранцев сразу же оказалась в центре пристального внимания всех, принимающих участие в отборочном туре: врачей, специалистов, командиров. «Затеряться в толпе» шансов не было ни у кого...

Некоторые запорожцы, рассмотрев вблизи «объект назначения» — военное училище с его порядками и требованиями, вернулись домой сразу же, другие — «срезались» в процессе отбора и экзаменов. Саша шел от испытания к испытанию уверенно, по его словам: «Звезд с неба не хватал, но и в аутсайдерах нигде не оказался». В итоге — в списках зачисленных тогда оказались только трое земляков-курсантов Запорожского аэроклуба: Галуненко Александр, Македон Иван (о котором уже сказано выше и еще будет идти речь в данной книге) и Козлов Володя, который впоследствии попал в отряд космонавтов.

И только через какое-то время Александр Васильевич узнает, что и этот шаг навстречу мечте состоялся не без помощи опять-таки госпожи Фортуны.

У интернатского детства были свои характерные особенности, среди которых — и отсутствие родительского контроля. В результате, однажды осенью, перемерз парнишка и на больничной койке в интернатском лазарете пришлось поваляться изрядно... Именно тогда и поймал гайморит, который, как оказалось, даже вылеченный, но имевший ранее место, категорически перекрывал путь в летные училища. Медицинская комиссия, предварявшая поступление в аэроклуб, особенно высоких требований не предъявляла —

ДОСААФовским воспитанникам запредельные нагрузки не предстояли, а вот чтобы получить направление в военное училище, надо было соответствовать гораздо более высоким параметрам. Среди которых — и пристальное внимание отоларинголога к носовым пазухам. Претенденты на поступление в высшие летные школы должны были пройти медицинскую комиссию областного военкомата, во время которой и прозвучал для Галуненко первый (к счастью — единственный) «тревожный звоночек». Врач-лор (пожилая женщина) вынесла свой негативный вердикт:



▲ Курсант Галуненко в первой курсантской форме



«Вам, Галуненко, дорога в летчики закрыта вот этими остаточными явлениями гайморита, которые отчетливо просматриваются на рентгеновском снимке». Пережив состояние стресса, Саша просит, уговаривает, умоляет дать ему шанс... Опытный врач пошла на уступки: «Тебя все равно не примут в летное училище, но пусть это сделаю не я, а специалисты ВЛЭК (врачебно-летная экспертная комиссия)» и подписала настойчивому юноше направление.

Имея за душой такой повод для переживаний, Саша изо всех сил уповал на благополучный исход: «Может она просто ошиблась... Или на пленке какой-то дефект... Или требования на самом деле не такие строгие...» и, проходя отоларинголога при поступлении (все точно так же — снимок, исследования...), отчаянно молился всем святым. В конце концов (самому себе на удивление) благополучно преодолел ВЛЭК с выводом «годен без ограничений!» Ликованию не было предела!

Уже обучаясь на первом курсе ЧВВАУЛ, курсант Галуненко первой же зимой умудряется сильно простудиться, и попадает в медико-санитарную часть, где опять получает диагноз «гайморит». Врачи, естественно, не только начинают лечить, но и поднимают медицинскую книжку с полной информацией, собранной при поступлении. Глянув на снимок, разводят руками: «Поступал — все было в порядке, а здесь за полгода успел подхватить...» Саша с интересом заглядывает на свой снимок «где все в порядке» и с изумлением замечает, что этот снимок подписан «Галубенко А.В.»! Значит, при поступлении снимки абитуриентов с созвучными фамилиями перепутали, и только благодаря такому стечению обстоятельств, он попал в ряды зачисленных... Первым чувством было чувство вины перед «беднягой Галубенко», который стал жертвой допущенной ошибки, потом появилось опасение и за свою дальнейшую судьбу. Но тревоги оказались напрасными — раз уж такое заболевание (гайморит) случилось с успешно поступившим курсантом, то это уже головная боль военных специалистов и им придется с этим гайморитом сражаться «до победы»... Не кажется ли Вам, что опять имела место улыбка Фортуны? А возможно — сбывались слова Шашиной бабушки: «Господь сироту не оставит»...



Глава 5.

Черниговское летное

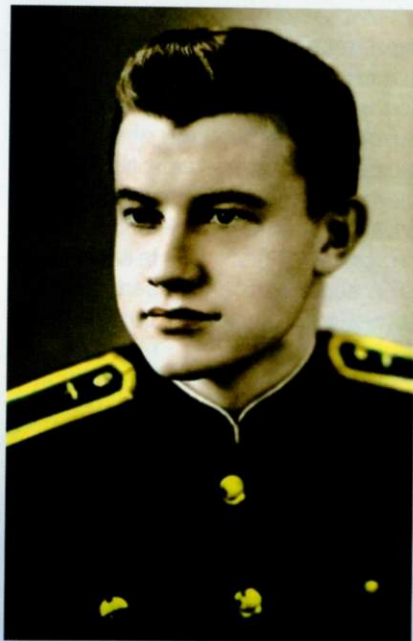
— Чем запомнились курсантские годы? — Александр Васильевич сосредоточенно хмурится. — Учеба. Напряженная, целенаправленная, захватывающая всего и не дающая возможности ни отвлечься, ни расслабиться... Мне ведь приходилось параллельно с освоением нового материала наверстывать упущенное в школьные годы... Чтобы завоевать лидирующие позиции (а как иначе?) приходилось «корпеть» над учебниками днями и ночами. Штудировать общеобразовательные дисциплины (понимая, что они вроде и не очень важны, но, тем не менее, дают возможность лучше разобраться в окружающей действительности, становятся фундаментом дальнейшей профессионализации), глубоко и ответственно разбираться с тонкостями предметов, обеспечивающих успешность летной работы — «конструкция самолета и двигателя», «системы самолета», «самолетовождение», «аэродинамика» и т.д. У меня долгое время хранились, как особые реликвии, конспекты профилирующих предметов: и к ним не раз обращался за ответами на многочисленные вопросы, возникающие на разных этапах летной (и не только военной!) деятельности.

Основное, ключевое воспоминание курсантских лет — «курс молодого бойца» сразу после зачисления на первый курс. Наверное, это была действительно категорическая ломка вольных гражданских устоев, и тут же, «не отходя от кассы» — формирование абсолютно нового мировоззрения, отношения к себе, жизни, выбранной профессии...

Всех, поступивших тогда в Черниговское высшее военное авиационное училище летчиков (как, впрочем, и в другие подобные заведения), сразу после оглашения приказа о зачислении, переодев в форменную одежду, подвергали «введе-

нию в строй военнообязанных». Этот процесс представлял собой напряженное трехмесячное освоение премудростей пехотного солдатского ремесла — от умения правильно и быстро спасать себя и товарищей в период боевых действий пехоты (т.е. рытье окопов и траншей), стрельбы из карабина и метания гранат до многокилометровых марш-бросков в полной солдатской выкладке. Александр Васильевич говорит, что это был очень сложный и напряженный период: ноги, стертые от бега в новых сапогах «на портянку», постоянное желание что-нибудь съесть (и это при полноценном солдатском пайке), недосыпание, физическая усталость и эмоциональное перенапряжение... Некоторые курсанты сходили с дистанции именно на этом этапе. Александр Васильевич сознается, что даже его тогда начали терзать смутные сомнения: «Туда ли я попал — ведь стремился в летчики, а не в пехоту, хоть она и «царица полей»...»

Хотя, судя по всему, эти умышленно созданные трудности решали очень важную и нужную задачу — подтягивали новобранцев до какого-то достаточно высокого «общего знаменателя», чтобы дальнейший учебный процесс ориентировался на среднего (физически развитого, мотивированного и дисциплинированного) курсанта. При этом абсолютное большинство первокурсников соответствовало бы такой «идеальной входной модели»...



▲ ЧВВАУЛ, 1 курс, учеба началась



▲ Первый курс ЧВВАУЛ, 1964 год, строевая подготовка



Для курсанта Галуненко и его однокурсников именно так и произошло — все, кто остался в строю к моменту завершения физического и психофизиологического теста, бодро и активно подтягивались на перекладине, быстро бегали (в том числе — на длинные дистанции), обладали высокой психофизиологической устойчивостью и желанием «учиться летному делу настоящим образом». Начались нормальные курсантские будни, в которых, как ни крути, учеба и полеты занимали ведущее место.

— А дискотеки, самоволочки?, — пытаюсь спровоцировать собеседника на откровения...

— О чем Вы говорите?! Ведь у меня была Валя! Мы постоянно переписывались, а через каждые, приблизительно, полгода были семестровые каникулы (сроком от десяти до четырнадцати дней), когда успешных курсантов отпускали по домам. Кроме того — Валентина приезжала в Чернигов на официальные праздничные дни. В начале третьего курса мы официально оформили свои отношения и с тех пор — по жизни вместе...

Без приключений, конечно, не обходится ни одна студенческая (равно как и курсантская) биография. Но у Александра Васильевича и эта тема находится в русле учебного процесса.

— Вторую сессию на первом курсе сдавали летом. Экзамен очень сложный — теоретическая механика. Я взял билет: вопросами остался очень доволен — даже не исчерпав положенное на подготовку время, был готов отвечать, в полной уверенности, что мой ответ стопроцентно выйдет на оценку «отлично». Сзади, на параллельном ряду (дальнем от окна), сидит товарищ — Иван Колесниченко, который находится в противоположном состоянии готовности: нулевом. Он изо всех сил подает сигналы «на волю» о своем бедственном положении. Ребята готовят ему шпаргалку, выбирают момент, когда преподаватель отвернулся, и бросают ее, сжатую в комок, через открытое окно в аудиторию. К сожалению, данное послание до адресата не долетает и приземляется на мой стол. Я стискиваю в кулаке этот бумажный шарик, дожидаясь подходящего момента, и бросаю в сторону терпящего бедствие. Надо



▲ ЧВВАУЛ, 1 курс, перед прыжками с парашютом



же было такому случиться, но преподаватель оборачивается на аудиторию как раз в момент моего броска. «Курсант Галуненко! Вон из аудитории!!!»... Передача оказалась достаточно сложным и непредсказуемым процессом — пришлось без подготовки «отстреливаться» по практически полному спектру экзаменационных вопросов. В итоге — оценка «хорошо» и утерянные три дня каникул. В общем-то, это и оказалась единственная в моей курсантской зачетке «четверка». И именно она не позволила претендовать на получение «Золотой медали», хотя «красный» диплом выпускника ЧВВАУЛ был получен с полным основанием.

Первый курс, стартовавший с той памятной «трехмесячной перегрузки», был заполнен в основном общеобразовательными предметами, поэтому влюбленные в небо романтики (а к ним 100% относился и курсант Галуненко) с нетерпением ждали его завершения, активной подготовительной работы первой половины второго года обучения и (наконец-то!) — начала заветных полетов в четвертом семестре.

Предполетные хлопоты всего курса начались с распределения и перебазировки курсантов по весенне-летним лагерям (одни — в учебную эскадрилью



▲ Аэродром Ивангород, 2 курс, перед экзаменом. Слева направо: И. Колесниченко, Л. Попов, В. Субботин, Г. Андреев, Ю. Мельник, Я. Жилин, А. Александрович, А. Галуненко, Н. Головей, Г. Мельничук, Н. Попков.



на аэродроме Городня с искусственным покрытием взлетно-посадочной полосы, другие — на аэродром Ивангород с грунтовой полосой).

Теоретическая подготовка к полетам продолжалась уже на новых местах базирования, параллельно с проведением наземной подготовки. И когда грунтовой аэродром Ивангород, куда попал Галуненко, окончательно подсох, начались первые вывозные полеты курсантов на учебных реактивных самолетах Л-29.

Вывозная программа усваивалась курсантом Галуненко достаточно быстро (первичная подготовка в аэроклубе на Як-18У не прошла даром!), да и инструктор — капитан Мартынович — был опытным наставником, поэтому первый самостоятельный полет, после проверок вышестоящими командирами, он выполнил (как отмечалось ранее) в эскадрилье в числе первых. После самостоятельных вылетов у курсантов пошла повседневная, кропотливая летная работа по освоению программы обучения: начиная от простых элементов полета и заканчивая сложными. К концу программы обучения второго курса на самолете Л-29 Александр выполнил 278 полетов с общим налетом 91 час 52 мин. Это

были впечатляющие показатели, как и у других курсантов того времени.

К сожалению, в курсантские годы у Александра Васильевича происходят и прощания с друзьями, чьи жизни трагически обрываются во время полетов... Первый раз будущие военные летчики курса, на котором учился Галуненко, ощутили «дыхание смерти» во время своего третьего года обучения в ВУЗе. На полевом аэродроме Ивангород, на глазах у своих товарищей, курсант Ионас Янушкявичус, выполняя самостоятельный взлет на учебно-тренировочном истребителе Ути МиГ-15, произвел ранний отрыв самолета от земли — в результате потери скорости произошло сваливание самолета на крыло, приведшее к столкновению с землей и последующему взрыву.

В этом же году, спустя три месяца, на том же аэродроме, во



время самостоятельного учебного полета на боевом истребителе МиГ-17 погиб, выполняя фигуры пилотажа, одноклассник Николай Головей. Расследование установило, что тогда произошел отказ топливного насоса, Николай до конца пытался запустить двигатель и не успел катапультироваться. Он был хорошим приятелем Александра Галуненко — во время летних лагерей они жили вместе летной группой в одной палатке и, конечно, общались очень тесно. После катастрофы, над опустевшей кроватью курсанты поместили портрет Николая в траурной рамке, который провисел там до завершения полетов третьего курса. Ежедневно глядя в безмятежно улыбающиеся глаза своего погибшего собрата, курсант Галуненко, переживая боль утраты, немислимое количество раз прокручивал в уме тот роковой полет и задавал себе один и тот же вопрос: «Что надо было сделать на земле и в небе, чтобы предотвратить произошедшую трагедию?» К сожалению, в последующем судьба много раз отбирала друзей и коллег таким трагическим образом, и этот вопрос в разных ситуациях звучал для него снова и снова... Тогда, в курсантские годы, отвечать на него было, казалось бы, проще, чем в дальнейшем: «Учиться. Учиться. Учиться. На земле и в небе».

Чтобы получить более полную картину происходящего в те годы в ЧВБАУЛ, царящей там атмосфере и порядках, прошу Александра Васильевича организовать мне интервью с другими участниками тех событий.

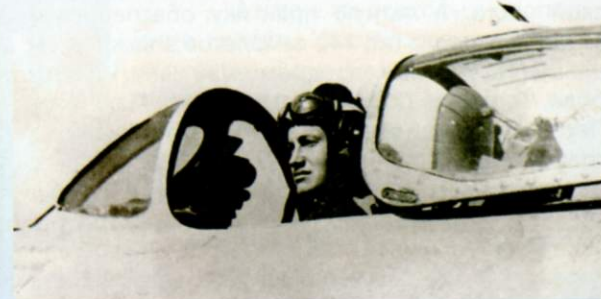
Первым «выходит на связь» **Пристромко Владимир Григорьевич** — ныне генерал-майор, доцент кафедры ВС Национального университета обороны Украины, а в курсантские годы Александра Галуненко — полковник, командир учебного полка ЧВБАУЛ (в дальнейшем — начальник этого училища, заместитель Командующего Воздушной Армии).

Подтянутый и энергичный, невзирая на возраст, Владимир Григорьевич гостеприимно распахивает перед нами двери своей уютной квартиры в центре Киева и с явным удовольствием начинает рассказывать о любимом училище.

— Что представляло из себя училище, которое выпустило Галуненко пилотом в небо? Начну немного издалека. Перед коллективом военного учебного заведения сложную задачу перепрофилирования среднего училища в высшее поставил 1959 год. Кроме того — с 1960 года подготовка летчиков должна была осуществляться для трех видов авиации: для военно-воздушных сил, для противовоздушной обороны и для



▲ Поощрение от командования ЧВБАУЛ заслужила и бабушка курсанта Галуненко



▲ Самолет МиГ-17, курсант Галуненко готов к самостоятельному полету



военно-морского флота (на несущие крейсера). Таким образом, создавалось уникальное военное училище, единственное в своем роде в Советском Союзе. Формировались новые учебные программы — курс высшего образования необходимо было осуществить за те же 4 года, что и раньше, достигая при этом более высокого качества подготовки будущего офицера, а самое главное — необходимо было обеспечить его полноценной летной подготовкой летчика-истребителя, на что требовалось не менее 300 часов налета. А налетать 300 часов для истребителя — это очень сложно, так как каждый учебный полет не превышал в среднем тридцати минут. Представьте себе, сколько это надо полетов, если в каждом выпуске должно было быть не менее трехсот человек!

Тогда было принято решение о создании принципиально новой мощной информационно-методической базы, для работы над которой мы привлекли «цвет авиационной мысли» той поры — лучших преподавателей, летчиков-инструкторов, методистов летного обучения и так далее. 10 лет напряженного, скрупулезного и ответственного труда было вложено в решение этой задачи, но поставленная цель была достигнута — обеспечено 80% наглядности учебного процесса. Все учебные классы были оборудованы действующими стендами и макетами, сопровождающими преподавание тех или иных предметов. Что интересно — учебных помещений нам не хватало, и комплекты стендов создавались мобильными: необходимый класс монтировался за 10-15 минут (это время определялось перерывом между занятиями). Внимание уделялось даже таким моментам, как эстетический вид и психологическое восприятие наглядного материала — какой краской покрасить, какие размеры задать, каким должен быть стол преподавателя и где он должен быть расположен и т.д. (этими вопросами с научной точки зрения занимался и я лично). Таким образом повышалась эффективность усвоения теоретической части. А летную практику обеспечивали 4 учебных полка (по 140 самолетов в каждом), и целый ряд учебных аэродромов: в Умани, Ивангороде, Городне, Добрянке, Конотопе, Малейках, Первомайске и, конечно — Чернигове. Такая география аэродромов позволяла нам, кроме всего прочего, активно проводить учебные полеты в сложных метеоусловиях (чего не было, например, в более благополучных по климату Качинском или Харьковском летных училищах). Результативность не заставила себя ждать — наши выпускники настолько отличались уровнем знаний, умений и навыков от остальных молодых офицеров, что спрос



▲ Командир учебного полка ЧВВАУЛ полковник В.Г.Пристромко



на них резко вырос во всех строевых частях... Главком ВВС тех лет — дважды Герой Советского Союза маршал авиации Павел Степанович Кутахов, прослышав о такой эффективности подготовки будущих военных летчиков, лично прибыл в училище в сопровождении целой делегации официальных лиц. Посмотрев нашу базу, приказал руководителям всех авиационных военных учебных заведений побывать здесь, чтобы перенять передовой опыт. Конечно, после этого делегации ездили к нам как мусульмане в Мекку — со всего Советского Союза и из зарубежных стран (социалистического лагеря, и не только — были и из Индии, Алжира, Ливии, Египта и т.д.). Но кроме этой публичной стороны медали была и другая — именно нам стали направлять новые учебные самолеты (так, мы первыми в Союзе получили Л-29, Л-39, единственными получили МиГ-23), здесь проводили войсковые испытания, писали методику обучения на этих типах.

Однако, для осуществления качественной подготовки летного состава одних самолетов, даже очень совершенных, недостаточно — особенно важным является правильный подбор кадров. И в нашем училище к этому вопросу относились крайне пристально. Поэтому и трудились над формированием новой генерации военных летчиков люди особые. Такие, на которых курсанты и

ориентировались, и запоминали на всю свою жизнь. Вот, например, аэродинамику и динамику полета Галуненко преподавал полковник Шевченко — участник боевых действий Великой Отечественной войны. Настоящий «герой нашего времени» — его и курсанты, и сотрудники уважали как преподавателя, как человека, как личность. Он и сегодня себя прекрасно чувствует: даже пишет книги — об авиации. Я бы сказал так: с психофизиологическим уклоном.

— А какие же психофизиологические секреты формирования боевых «соколов» из вчерашних мальчишек применяли тогда в Черниговском высшем военном училище летчиков? — интересуюсь я о самом для меня важном.

— В первую очередь это было неукоснительное исполнение требований Устава. Военный человек отличается от гражданского тем, что вся его деятельность регламентируется положениями Уставов Вооруженных Сил. Эти положения приходилось прививать курсантам



▲ Генерал В.Г.Пристромко доцент кафедры ВС Национального университета обороны Украины



военных училищ иногда с большой настойчивостью. Приказами, указами и требованиями. Нравились они, не нравились, но необходимо было доказать и убедить курсантов в том, что их выполнение — обязательное и беспрекословное. Это необходимо. Без дисциплины освоить летную специальность (да и любую другую военную) просто невозможно. Расхлябанность — она всегда приводит к неприятностям. Сегодня на каждом шагу принято заявлять о том, что 80% авиационных происшествий происходят по вине «человеческого фактора». А я доказываю, в том числе — и в своих публикациях, что все 100% — «человеческий фактор!» Начиная с конструирования самолета и заканчивая его испытательными полетами — это все «творение человеческих рук и разума». Человек создает чертежи, производит детали, узлы, механизмы, агрегаты, планирует работоспособность, обеспечивает сборку и так далее... И вот от моральности и дисциплинированности человека, вовлеченного в каждый из этапов этого процесса, зависит конечный результат — безопасность полета. Здесь нет места расхлябанности! Это так важно, как ничто другое! Труд авиатора, а особенно — летного состава, базируется исключительно на дисциплине и ответственности. Волевые качества, обеспечивающие любой полет, формируются только при высокой моральности человека. Такой моральности, которая стала бы жизненной необходимостью. И заложить такой спектр личностных профессионально важных качеств обязана высшая школа, поставившая своей задачей подготовку летного состава.

— А ведь бывали курсанты, которые приходили поступать уже с такими сформированными качествами? — пытаюсь я перевести разговор «на личности».

— Конечно! К нам в Чернигов со всего Союза съезжались замечательные, влюбленные в небо ребята. У меня, например, глаз профессионально наметан еще со времен работы в ЧВВАУЛ. Это особый дар, или интуиция: общаешься с



▲ ЧВВАУЛ, 3 курс, МиГ-17, А.Галуненко, Н.Головей, инстр. А.Глиwickий, П.Кругликов, А.Александрович

аудиторией учащихся, смотришь им в глаза и уже достаточно ясно представляешь себе «кто чего стоит». Я помню практически всех успешных курсантов, с которыми приходилось иметь дело. Сейчас уже можно сознаться, что у меня среди курсантов были свои «любимчики». Не те, с которыми я бы «сюсюкался» и делал побрякушки, а ребята, которые своим отношением к учебе, к профессии вызывали у меня особое уважение и симпатию. Это отношение я назвал



бы таким, может звучащим немного по-детски, словом «прилежность». И это были на самом деле «ведущие» курсантской среды. Те, чей авторитет базировался на большей профессиональной успешности, лучших знаниях и умениях, настоящей летной мотивированности.

— И Галуненко?

— А как же! Саша сразу попал в эту, особо уважаемую мной категорию курсантов. Он выделялся среди ребят своего курса: был не по годам взрослым, собранным и целеустремленным. Однокурсники всегда прислушивались к его мнению. Хотя был курсант Галуненко немногословен, но уж если говорил — то только по сути. Все, за что он брался — делал только на самом высоком уровне. Поэтому, пожалуй, окружающие с особым вниманием и уважением относились к нему и его словам. Он был лидером.

Я тогда был командиром учебного полка на МиГ-21, и с Галуненко мы «столкнулись» уже на его выпускном курсе. Мои подчиненные (лечики-инструкторы) пытались иногда меня укорять: «Вот Вы выбираете себе курсантов, которым уделяете особое внимание»... На что я всегда отвечал: «Это не я выбираю. Они сами себя выбрали. А я просто способствую им совершенствовать себя так, как они того достойны». Саша не случайно попал в летчики-испытатели. Это было настоящее стремление с его стороны и — тщательный сложный отбор со стороны Школы летчиков-испытателей из огромного числа претендентов. Так просто туда попасть было невозможно.

— Значит, новость о том, что один из Ваших «любимчиков» стал Героем Украины №1, Вас не удивила?

— Это известие меня однозначно обрадовало. Но еще больше радует то, что Александр Васильевич сегодня жив-здоров, сидит вот напротив меня и дарит, как сказал Антуан де Сент-Экзюпери «самую большую радость — радость человеческого общения».



▲ Перед высотными полетами на самолете МиГ-21, ЧВВАУЛ, 4 курс, 1968 год. Слева направо: В.Данилов, В.Яремчук, О.Ореховский, А.Галуненко, А.Поженский, Я.Жилин



Глава 6.

Маркулешты

«Красный» диплом выпускника в те годы давал своему обладателю целый ряд определенных привилегий. И одной из немаловажных была возможность самостоятельного выбора места службы. Если основной поток новоиспеченных лейтенантов отправлялся туда, куда «Родина пошлет», то краснодиplomники — отличники боевой и политической подготовки — выбирали из имеющегося списка предложенных мест службы любое, на свое усмотрение. При этом критерии выбора у молодых офицеров были сугубо индивидуальные, но, чего греха таить: чаще всего самыми привлекательными для большинства являлись те военные части, которые сулили значительное финансовое благополучие — гарнизоны, расположенные за границей: Германия, Польша, Чехословакия. Александр Васильевич говорит, что знал, как выгодно с материальной точки зрения служить

в группах Советских войск, размещенных в странах социалистического лагеря, но к моменту окончания училища постарался раздобыть иную характеристику потенциальных мест службы. Его, нацеленного продолжать путь в летчики-испытатели, интересовала интенсивность полетов молодых офицеров: их темпы роста налета часов и, соответственно, — класса летного мастерства. С этой точки зрения самым привлекательным показался Белорусский военный округ, информацию о котором курсант Галуненко получил, можно сказать, из «первых рук»: председателем экзаменационной комиссии был назначен генерал-лейтенант Головачев, Командующий Воздушной Армией в Белоруссии, «нахваливавший» потенциал своих полков. Дескать, интенсивные полеты — и днем, и ночью, и в сложных метеоусловиях, и так далее... В общем, по его компетентному мнению получалось, что именно в



▲ Выпускник 1968 года ЧВВАУЛ лейтенант Галуненко

небе Белоруссии «орлята» быстрее всего становились в те годы «настоящими орлами». Чего и требовалось молодому Галуненко!

Александр усталось «подсобать» еще чуток информации — какая именно точка на карте Белорусии «самая-самая» по его специфическим критериям. Разузнав все, что было можно, выпускник пришел к выводу, что гарнизон в г.Щучине — самая лучшая «стартовая площадка для уверенного взлета к маяющим высотам»... Заработанный честным трудом «красный» диплом гарантировал попадание туда, куда намечено.

Распределение состоялось. Галуненко и другие отличники сделали свой выбор, остальные получили распределение по строевым частям Советского Союза. Молодые лейтенанты на пороге новой жизни паковали чемоданы, обещали друг другу вспоминать и поддерживать отношения, предвкушали совершенно новый уровень бытия и сознания... В этот упоительный момент к Александру Галуненко обратился один из «однокашников», получивший распределение в Одесский военный округ — тоже новоиспеченный лейтенант Валерий Лахно.

— Саш, а правда, что ты выбирал то место службы, где самые интенсивные полеты?

— Да, а что?

— Да вот, понимаешь, мне досталась Одесса, где летают не меньше (я узнавал!), а условия службы — красота! Море, солнце, пляжи!

Оказалось, что белорус Лахно сильно хотел служить на малой родине, в Щучине (поближе к родителям), и начал очень просить произвести вот такой «обмен не глядя».

Во-первых, Александр Галуненко воспитан на том, что в любой ситуации надо стремиться помочь товарищу, а, во-вторых, этот товарищ очень убедительно доказывал, что летать Галуненко будет ничуть не меньше (а то и больше!), а вдобавок — получит такие «плюсы», как возможность массу времени проводить у моря, жену (молодую и любимую) отвезти в благодатный курортный город и т.д. Кроме того, выяснилось, что в сторону «жемчужины у моря» получил распределение и один из лучших друзей Александра (еще со времен запорожского аэроклуба) — Иван Македон, также мечтающий о работе летчиком-испытателем, и еще шестеро «однокашников». В общем — «бартерная сделка» состоялась... Отдел кадров пошел навстречу одному из лучших выпускников года и переоформил пакет необходимых документов.

Сборы молодого лейтенанта были простыми до неимоверности: из одежды — только военная форма, часть из которой вместе с полученным летным обмундированием упаковалась в вещмешок. Всего остального имущества — маленький чемоданчик. Вызвал из Запорожья свою «боевую подругу» (у которой «нажитого добра» — и того меньше), и: «Готов к труду и обороне!»

Путь в Одессу был скор и недолог. Оставив Валентину с нехитрыми пожитками «дежурить» на вокзале, молодые лейтенанты Галуненко и Македон прямиком — в штаб Воздушной Армии. Воображение обоих рисовало радужные



картины того, как сейчас, быстренько уладив оргвопросы, они прямиком отправятся на гостеприимный одесский пляж (ну и ничего, что уже ноябрь на дворе), а дальше так у них и поведется: полеты — купание в море — опять полеты и т.д... В штабе армии их действительно «встретили с распростертыми объятиями»: «Отличное пополнение! И как раз вечером — самолет на Маркулешты, который вас сразу доставит к месту назначения в самом лучшем виде!». Тут же — телефонный звонок командиру полка: «Готовьтесь встречать своих лейтенантов!» Служебная машина — «Так! На вокзал за вещами и прямым ходом на аэродром!».

Хоть и были оба парня — не из робкого десятка, но от такой напористой встречи даже опешили.

— Куда летим? Зачем?

— К месту службы — Республика Молдавия, поселок Маркулешты!

В этом месте диалога — резонная заминка гостей Южной Пальмиры. Уж никак не вязался образ неизвестного молдавского поселка с предвкушаемой привлекательной картинкой службы на черноморском побережье. Разочарование не заставило себя долго ждать. Тут же выяснилось, что, следуя местному жаргону: «Одесса» и «Одесский военный округ» — это две большие разницы. Первое представляет собой знаменитый курорт, а второе — достаточно большое географическое пространство (включающее и всю Молдавию), самая дальняя точка которого — это и есть поселок Маркулешты, где уже с нетерпением готовятся к встрече молодого пополнения летного состава...

В общем, в тот день опешившая троица моря так и не увидела. Их погрузили в самолет и очень быстро доставили к первому месту службы. Вечер прибытия картины «что такое Маркулешты» не прояснил. Сразу с самолета (в потемках) — переезд в гостиницу, где прибывших уже ждали два аскетических номера, в которых сразу наступил «Отбой!» после изматывающего напряженного дня.

Утро начало расставлять все на свои места. Первое, что увидели два новобранца и одна молодая женщина из окна гостиницы — пасущиеся овцы и их юный (лет десяти) пастух, попивающий пиво... Остальные «открытия» того дня тоже несли в себе еще массу сюрпризов с этническим уклоном.

Что самое интересное — с улыбкой рассказав эту предысторию, на мой уточняющий вопрос: «Как он впоследствии относился к тому историческому обмену местами службы?», Александр Васильевич начал отвечать совершенно серьезно.

— В главном я тогда не ошибся. В Маркулештах действительно мы летали достаточно много и интенсивно. Один момент, который тот обмен сделал действительно не самым рациональным с моей тогдашней точки зрения — это «климатическая разница». Чтобы получить рост профессионализма и, соответственно, классности летчика — надо обеспечить не только количество полетов, но и их сложность. Необходимо было для определенных упражнений курса учебно-летной подготовки летать и в сложных метеоусловиях. Так вот — в Белоруссии такие условия достаточно частое явление, а в Молдавии — не очень. Вот такой для меня выявился основной недостаток состоявшегося обмена. Но



возможность летать достаточно много все равно была. Кроме всех плановых полетов, я охотно откликался на любые предложения командования: «А туда-то полетишь? — Конечно! — А туда слетаешь? — Не вопрос!» Стремился использовать любой шанс увеличить свой налет...

— А бытовые условия? — с чисто женских позиций любопыствую я.

— А что бытовые условия? Военные гарнизоны — они практически не отличаются друг от друга. Главная характеристика места службы для настоящего военного летчика — это качество и количество полетов, — категорично отвечает мой собеседник.

Я переадресовываю этот же вопрос его супруге.

— Вы знаете, — деликатно отвечает Валентина Николаевна, — жаловаться на жизнь или выражать недовольство — это не присуще ни мне, ни моему мужу. Попали в Маркулешты — значит надо принимать все как данность, к тому же изменить уже ничего нельзя. Тем более, что в гарнизонах всегда старались создать летчикам и их семьям по возможности максимально хорошие условия. Например, нас очень скоро после прибытия (а Саша в первые же дни привез еще и бабушку!) переселили из гостиничного номера в отдельную двухкомнатную квартиру. И ничего, что там рушились внутренние стены — мы молодые, здоровые, физического труда оба никогда не чурались: своими силами привели свое первое жилье в порядок, навели уют, обжились... Там родился сын Женя.

Через три года нам предоставили трехкомнатную квартиру, когда появился второй ребенок — дочь Лена. Наш первенец с рождения был болезненным (пришлось даже операцию делать), а потом — бесконечные простуды, отеки, подкорневая пневмония... В общем, шла невероятно героическая борьба за здоровье маленького сына. А условия жизни те можно назвать спартанскими — воду грели в титане угольком, дровишками... Как такового отдельного военного городка там не было: несколько домов офицерского состава, расположенные прямо на краю села (из них только один высотный — пятиэтажный, остальные — в два-три этажа), магазин «Военторг», детский садик... Мужья — на службе «от темна до темна»: понятно, что они и не видели окружающего нас быта, а мы,



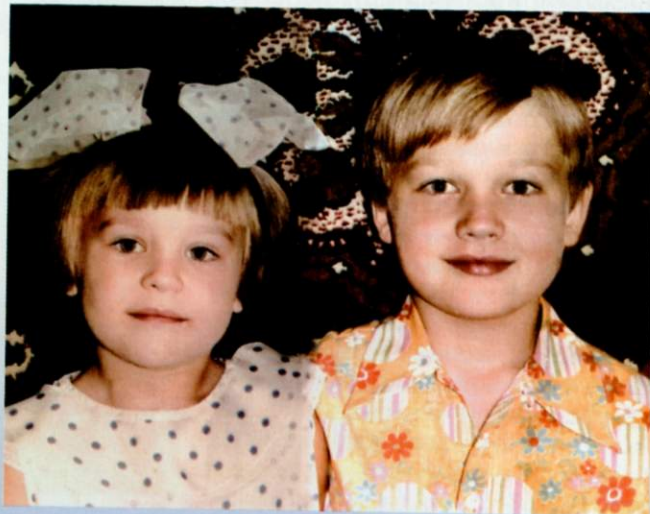
▲ С сыном Женей. Встреча Нового, 1970 года в Маркулештах



семьи, приспособлялись, кто как мог. Те жены, которые привыкли к комфорту и роскоши, конечно, были не в восторге от тех жизненных условий. И не у всех хватало благоразумия и терпения как-то подчинить свои личные амбиции требованиям воинской службы супруга. Я же все приняла как данное свыше: заочно училась в пединституте и стремилась работать. Когда представилась возможность трудоустроиться в детский сад кухонным работником — возражать не стала. Даже обрадовалась — сын рядом со мной, я наберусь опыта работы с малышами, лучше научусь готовить, да и материальная сторона тогда для нас значила немало — на одну зарплату содержать семью, обживаться «с нуля» и помогать близким было достаточно сложно. Но возражать стал Саша: «Может не стоить на такую работу соглашаться. Что люди скажут?» Мне удалось его тогда убедить, что в этом нет ничего предосудительного, а работать — находясь в коллективе и присматривая за сыном, гораздо важнее. На том и порешили. Через семь месяцев «кухонной» работы меня перевели в группу — воспитателем. Я не только детей воспитывала, но и других жен офицеров «зажигала» своим примером: многих сагитировала идти учиться в педучилище. До сих пор некоторые мне передают слова благодарности за тот «толчок»...

А к молодым лейтенантам (целых восемь osób!), одновременно прибывшим служить в Маркулешты, с первых дней тоже «прикрепили» ответственное за их адаптацию и воспитание лицо — капитана Хрущева: спортивного, подтянутого и молодцеватого командира звена, большого любителя футбола. Вот это последнее качество проявилось в том, что, как только у молодежи появлялась свободная минутка, тут же звучала команда их наставника: «Лейтенанты! Футбол!» И куда ты денешься? Играли!

Знакомство по-мужски началось с того, что «опекун» провел своим подопечным своеобразное испытание. После окончания трудовых будней Альберт Хрущев повел молодых летчиков с аэродрома в гарнизон не уже знакомой им круговой дорогой через воинскую часть, а — напрямую через село Лунга. Молдавское село имеет свои особен-



▲ Дочь Лена и сын Женя



ности, с которыми новобранцам и довелось познакомиться. Во-первых, это пуланные узенькие улочки, по которым, петляя и постоянно изменяя направление движения, продвигалась группа, руководимая уверенно ориентирующимся капитаном. Во-вторых, это — колоритная молдаванка, которая, как из-под земли появилась перед офицерами на оклик их руководителя: «Мама Лиза!», и ее касамара — специальный «дом для гостей», который строился в каждом добротном молдавском хозяйстве как раз для того, чтобы угощать вином собственного производства забредших путников. Гости тут же оказались за широким деревянным столом, который радушно «накрылся» вином и легкой закуской (брынза, фрукты и т.д.). Вчерашние курсанты военного училища обрели возможность дегустировать хозяйские вина, которые «попились рекой»... На тот момент для Александра Васильевича любой алкоголь был в диковинку (ну не баловался он этим!), а кислое вино вообще никакой симпатии не вызвало... Но — за компанию с друзьями, за хорошей беседой... И через какое-то время вдруг выясняется, что «голова ясная, а ноги-то не слушаются!» С трудом добрались «орлы» до родных стен, вот так познакомившись под контролем своего наставника с одной из главных молдавских достопримечательностей.

А еще — они тогда здорово сдружились, эти восемь парней, которые отправлялись служить «на моря», а оказались среди пастбищ и виноградников... Спустя много лет они продолжают общаться, поддерживают отношения. Я пользуюсь возможностью узнать о том периоде жизни Галуненко со стороны — иду на встречу с одним из той «восьмерки счастливиц» **Рыбченко Анатолием Михайловичем** (сегодня — заместитель начальника учебного центра подготовки летного и инженерно-технического состава ГП «Антонов»), чтобы ознакомиться и с его версией событий тех лет, для большей объективности и полноты картины.

— С Александром Васильевичем мы познакомились еще на этапе вступительной кампании в Черниговское училище. Вступительные экзамены, космическая комиссия (мы так между собой называли профотбор), медицинская комиссия были препятствиями сложными и напряженными — вот чтобы снять это лишнее напряжение, мы время от времени выходили на поле поиграть в футбол. Там — в игре, в общении,



▲ Курсант ЧВВАУЛ Анатолий Рыбченко



во взаимоотношениях периода поступления, уже начинало «прорисовываться» кто есть кто, и кто чего стоит. В те времена у нас были совсем иные критерии оценки, чем у нынешней молодежи. Мы, избравшие в те годы профессию летчика, мало интересовались достатком чьих-то родителей или их возможностями, а в первую очередь внимание обращали на личностные качества и характеристики окружающих. Хотя лично я тогда выбор специальности сделал достаточно случайно: один мой друг и одноклассник очень стремился летать, прыгал с парашютом и очень красиво описывал перспективу «быть летчиком». Я поддался его влиянию и поехал вместе с ним «покорять Пятый океан». В результате — я поступил, а он — нет. И, тем не менее, мне оказалась очень близка эта среда парней, мечтающих летать — особая, специфическая, в которой все твои качества очень быстро оказываются как на ладони: действительно ты «сокол» или «цыпленок табака»...

Среди курсантов, конечно, были разные ребята. Кто-то «выпендривался» и «лез из кожи вон», чтобы подчеркнуть свое превосходство, кто-то предпочитал держаться остронь... Саня (а я с тех пор и до сегодняшнего дня называю его только так) не пытался привлечь к себе внимания окружающих, но и не отмалчивался, а был, скажем так — в меру коммуникабельным. Как-то само собой и достаточно быстро сложилось, что его мнение стало для нас весомым, и мы относились к нему с особым уважением. Он учился на «отлично», и курсанты, его окружающие, прекрасно видели и понимали, что эти высокие оценки достигаются серьезным отношением к будущей профессии. Трудно представить себе человека, больше чем Саня стремящегося в небо и подчиняющего этому стремлению всего себя... А первые же наши полеты окончательно расставили все точки над «i»: Саня летал действительно лучше многих, и это было видно невооруженным глазом! В другой профессии такая успешность наверняка вызвала бы зависть, а вот в нашем летном деле — бесспорное уважение. Конечно, все мы стремились и хотели вылететь первыми — это наши юношеские и задор, и максимализм... Но эта честь и престиж доставались единицам (в каждой эскадрилье — свой лидер) и были реально самой высокой оценкой. Если курсант, вылетевший среди первых, при этом обладал хорошими товарищескими качествами, то, конечно, становился настоящим авторитетом. Вот как раз это можно отнести 100% к курсанту Галуненко. И при этом — никакого зазнайства или «звездной болезни». Саня был (и остается) добрейшим человеком! Все прекрасно знали, что он по первому зову обязательно придет на помощь, поделится всем, что имеет, будет отстаивать справедливость во что бы то ни стало... Так его оценивали курсанты, точно так же сложились и его отношения с сослуживцами на первом месте службы в Маркулештах, куда мы попали вместе.

Про наш первый гарнизон определение «мы попали» — самое правильное... По-моему, в те годы, на карте службы в ВВС Советской Армии были три известные «дыры» — Маркулешты, Кокойты и Мары. И, действительно, странным кажется то стечение обстоятельств, которое группу сильных выпускников года (скажу без лишней скромности — среди нашей восьмерки были очень хо-



рошие летчики) отправило в одно из самых захолустных мест Советского Союза. Мы-то ехали «на черноморское побережье», да оказались совсем не там, где планировали... Хотя, получив то, что получили, какого-то ужаса или отчаяния мы не испытали. Нас очень хорошо встретил командир полка полковник Иванкин, мы действительно получили возможность быстрого ввода в строй, и — мы были молоды, полны задора и энтузиазма. Мне, как коренному киевлянину, адаптироваться к условиям молдавского села было достаточно непросто. Например, прибыли мы осенью — в сезон дождей, а в это время года ходить в тех краях можно только по асфальту (которого — узкая полоска в центре села и кое-где маленькими островками). Если ступишь на грунт (а это глинистый чернозем) — пропал! Туфли моментально обволакивает глиной, и задача оторвать ногу от земли уже вызывает затруднение даже у молодого физически крепкого парня. Наш первый приют — от «гостиницы» имел только название. Это такое невзрачное двухэтажное здание, имеющее на каждом этаже — по 7-8 комнат-шек. В каждой комнатке — стол и две кровати (туда больше физически ничего нельзя было вместить!), удобства (относительные) — одни на всех: в конце коридора. И если мы все приехали «одиночками» и были в шоке, то Саня прибыл с женой, а потом привез и бабушку! Это, кстати говоря, была боевая бабушка, которую все мы уважали и любили. И получилось, что за советом и помощью мы, холостяки, бегали не только к Сане, а и — к его бабушке. Они очень были похожи друг на друга своей человечностью, добротой, жизнелюбием...

Действительно хорошими в Маркулештах были летная столовая (в те времена к питанию летного состава относились с огромным вниманием) и спортзал (который, за неимением других развлечений, очень помогал нам коротать свободное от полетов время).

Принять и вжиться в новые условия жизни тогда особенно помог теплый прием командования. На тот момент молодежи в полку практически не было — многие летчики еще с фронтов Великой Отечественной. А тут такое массовое и боеспособное молодое пополнение! Нас всех определили в третью молодежную эскадрилью. Сейчас вспоминаю — очень уж похожи мы были на поющую эскадрилью из фильма «В бой идут одни старики». Нам дали отличных наставников — опытных летчиков в качестве ведущих, командиров звеньев. Первое время, конечно, пришлось подналечь на теорию: учили район полетов, сдавали экзамены. Потом уже — вывозная программа, которая показала опять-таки, кто есть кто: кто лучше летает, кто хуже, кому добавить учебных полетов, кто — в полной боевой готовности. Надо ли говорить, что Саня очень быстро завоевал особые симпатии наших летных наставников и своим профессионализмом, и своим отношением к делу! И там, в Маркулештах, продолжала оставаться его ведущая установка: все, что касается полетов — на первом месте! Мы, остальные молодые летчики, могли себе иногда позволить расслабиться, где-то даже «сачкануть». Но не Саня! Не из-за опасения «быть замеченным в чем-то», а по своему глубинному убеждению — он всего себя отдавал полетам, работе над собой, профессиональному совершенствованию. Вот я, например, пришел в авиацию не по зову сердца,



а влюбился в нее, покорился ей, постепенно, по мере профессионального становления и взросления. А Галуненко — прирожденный летчик. Представить его вне этой специальности невозможно. Мы, остальные молодые летчики, вроде тоже «не лыком шиты», а рядом с Саней все-таки блекли. Вот он поступил учиться в институт заочно. Я думаю — чем я хуже? Но, приехав в Киев, сходил в киевский институт инженеров ГА, мне там объяснили какой это сложный процесс и напряженный труд: сессии, контрольные, дипломный проект. Я и понял, что моей страсти на покорение такой вершины вряд ли хватит. И передумал поступать. А Галуненко не колебался и не раздумывал — если это шаг к работе летчика-испытателя, то он его сделает во что бы то ни стало.

Нас, молодую третью эскадрилью, командование действительно высоко ценило и считало сильной. Об этом свидетельствует даже то, что, несмотря на молодость, именно нас начали готовить к боевым действиям во время арабо-израильского конфликта. И все-таки Галуненко выделяют среди нас — его назначают командиром звена, а через год — заместителем командира эскадрильи. Тогда, во время жесткой подготовки к участию в войне, нам необходимо было так слетаться парой, звеном, эскадрильей, чтобы чувствовать себя единым целым. Даже ходить вместе. И мы, как говорится, оправдали тогда «доверие партии и правительства». Стали образцово-показательной молодой эскадрильей, которой доверяли выполнять ответственные полеты. А когда политическая ситуация в мире изменилась и стало ясно, что боевые действия отменяются, наше летное подразделение в полном составе решили поощрить — перевести для дальнейшего прохождения службы в Чехословакию. Мы ликовали! Тогда это было очень большой удачей — попасть за границу: двойной оклад, возможность посмотреть мир, полетать в «особых условиях», отлично устроить свой быт и так далее. И тут новость: Галуненко сообщает о том, что он от такого перевода отказывается. Мы знали, что ради полетов Саня готов на все, но чтобы «так-о-о-ое»... Даже нас, близких друзей, удивил этим очень. Вот с тех пор наши летные пути разошлись, но связь не

разорвалась — мы, как видите, продолжаем общаться и дружить... Я очень благодарен своей судьбе за то, что когда-то свела меня с Александром Галуненко. Тем более, что и в дальнейшем в моей биографии он сыграл очень большую роль, когда в сложный период жизни очень помог и поддержал. Но это уже совсем другая история...



▲ А.Галуненко после полета на самолете МиГ-21

Глава 7.

Люди-птицы

Я не удержалась от соблазна вынести в заголовок этого фрагмента своего повествования «крылатое» определение великого русского писателя Александра Куприна. Его одноименный рассказ в полном объеме мог бы послужить, на мой взгляд, очень удачным (только слишком уж объемным) эпиграфом к данной главе, без которой эта книга не обрела бы желаемой полноты и масштабности. Здесь я постаралась собрать мнения, воспоминания и комментарии некоторых «собратьев по оружию», которые когда-то получали «путевку в небо» одновременно с Александром Васильевичем, «грызли» вместе с ним гранит авиационных наук в военном летном училище, делали первые шаги в сложную и романтическую специальность покорителя Пятого океана.

«Постоянный риск, ежедневная возможность разбиться, искалечиться, умереть, любимый и опасный труд на свежем воздухе, вечная напряженность внимания, недоступные большинству людей ощущения страшной высоты, глубины и



▲ Торжественное построение в alma mater (ЧВВАУЛ) спустя годы



упоительной легкости дыхания, собственная невесомость и чудовищная быстрота — все это как бы выжигает, вытравливает из души настоящего летчика обычные низменные чувства — зависть, скупость, трусость, мелочность, сварливость, хвастовство, ложь, — и в ней остается чистое золото» — писал о летном составе выдающийся мастер литературного жанра, стремившийся быть в обществе авиаторов и искренне ими восхищавшийся. Читая эти строки, трудно себе представить, что написаны они практически 100 лет назад! За это столетие авиационная техника немыслимо преобразилась. Судите сами — во время своего первого полета самолет братьев Райт преодолел всего 36 метров, а размах крыльев «Мрии», поднятой в небо Александром Галуненко — превышает эту дистанцию в 2,5 раза!!! А вот характеристика людей, управляющих летательными аппаратами, описание их поведения, жизненных установок и т.д. — слово в слово сохраняют свою актуальность! Именно на такие размышления натолкнула меня встреча, которая состоялась однажды в Чернигове — кузнице кадров советской военной авиации. Александр Васильевич прибыл в свою alma mater на встречу с учащимися лицея, а я и ряд его товарищей «по оружию» — «однокашников» воспользовались возможностью обрести то самое человеческое общение, которому вслед за Экзюпери воздавал хвалу бывший начальник Черниговского военного авиационного училища генерал Пристромко.



▲ Встреча с Черниговскими лицеистами, 2011 год



К сожалению, в 1992 году училище было расформировано, но (свято место пусто не бывает! — по крайней мере, не должно быть пусто) на его базе тут же создан лицей с усиленной физической подготовкой. Здесь по программе 10-11 классов обучаются юноши (большую часть — дети погибших военнослужащих, участников боевых действий, ликвидаторов последствий аварии на Чернобыльской АЭС, сироты и другие категории, требующие особой опеки со стороны государства), осваивая параллельно основы военных наук, уклада и образа жизни военнослужащих. Встреча с Героем Украины №1, организованная для лицеистов в рамках патриотично-воспитательной работы, прошла, естественно, «на ура». Подтянутые и дисциплинированные молодые люди с аксельбантами на груди и погонами на плечах с горящими глазами слушали рассказы и наставления Александра Васильевича, задавали вопросы, спешили сфотографироваться и взять автограф.

А параллельно состоялась еще одна (не менее интересная) встреча: те братья-соученики А.В.Галуненко, которые, находясь в тот день в Чернигове, смогли оказаться «в назначенное время в указанном месте», согласились принять участие в написании данной книги и дать небольшие интервью. Отмечу, что побеседовать со мной прибыли те однокурсники, которые действительно состоялись как военные летчики (все стали летчиками первого класса), достигли профессионализма и успешности. Некоторые респонденты — из числа «счастливиц», распределившихся с Александром Васильевичем в Маркулешты, другие — постепенно в разговоре раскрыли нити последующих связей с ним. Но — обо всем по порядку...

Пройдясь по знакомым до боли коридорам родного училища, присев за ставшие какими-то тесными парты в одной из аудиторий, бывшие курсанты вмиг преобразились, отрекшись на время от четырех десятков лет, пролетевших (как на сверхзвуке) после выпуска. Конечно, первым делом на собравшихся «накатил волна» воспоминаний про общие для них курсантские годы. Возможно, что приведенные здесь восторженные эпитеты Куприна в адрес авиаторов кому-то покажутся гиперболой, преувеличением... Но только не тем, кто хоть раз побывал на таких вот встречах старых друзей, достигших профессиональных летных высот и искренне обрадованных встречей друг с другом! Лично я, затаив дыхание, старалась не упустить ни единого слова в поисках ответа на ключевое задание всей этой литературной зарисовки — разобраться, как и благодаря чему формировался «феномен летного профессионализма» таких асов, как Александр Галуненко и его коллеги. А происходящее опять-таки абсолютно соответствовало «куприновскому»: *«Беседа летчиков всегда жива, непринужденна и увлекательна, разговор — редко о себе, никогда о своих личных подвигах».*

Так и вышло! На мои расспросы о «сути профессии» с глазами, горящими не хуже, чем у лицеистов в соседней аудитории, начинает отвечать один из присутствующих выпускников славного 1968 года:

— В военные летчики испокон веку шли самые отчаянные и целеустремленные парни. И каждый нормальный летчик, освоив эту специальность, стремился



еще выше, дальше — в космонавты, летчики-испытатели... Я считаю, что быть испытателем — это мечта каждого нормального летчика! Но достигают ее единицы из нас, оставляя остальным чувство преклонения перед носителями этой профессии! Для летчика испытатель — это вершина летного мастерства. А основное отличие и особенность испытательной работы в том, что испытатель своим опаснейшим трудом в итоге создает своим собратьям по профессии Инструкцию по летной эксплуатации самолета. Летчик, строго руководствуясь этой Инструкцией, неизбежно уверен в ней и в профессионализме ее создателя. То есть, книга уже написана кропотливым (а иногда и кровавым) трудом испытателя, а летчик обеспечивает безопасность своего полета, ее читая и выполняя все указания. Лично я при случае, в компании, хвастаюсь, что учился вместе с Сашей Галуненко. Мы с ним поддерживаем связь постоянно. Первый Герой Украины! Но по его летным подвигам он заслужил и Героя Советского Союза! Ведущий летчик-испытатель КБ Антонова, депутат Верховной Рады Украины, но при этом — очень скромный, отзывчивый, всегда доступный к общению прекрасный человек. О его сложной и ответственной работе, мировых достижениях я уверен, что и без меня найдутся рассказчики, но добавлю, что это летчик с феноменальной памятью и аналитическим складом ума. Видимо, именно такими данными должен обладать настоящий испытатель. Курсантом он был скромным. Внимание к себе привлечь не пытался, прилежно и старательно отдавая всего себя учебе и полетам.

На вопрос же о себе мой визави отвечает скромно: «**Винниченко Виктор Михайлович**, родился 28 марта 1946 г. Моя летная жизнь, карьера, протекали с небольшими отклонениями (плюс-минус), как и у сотен, даже у тысяч других профессиональных пилотов. Летали, взлетали, падали, поднимались, росли, тормозились, учились, учили, радовались, грустили. Нас обучали умению воевать,

и мы были готовы выполнить любое задание, невзирая на гуманность его целей и последствий! Но эти задания выполнялись, в основном, (если не считать локальных войн) на картах и на полигонах».

И уже позже я выясняю (из других достоверных источников!), что Виктор Михайлович прошел путь от летчика до заместителя Командующего Воздушной Армии по боевой подготовке. Был в должности заместителя



▲ Виктор Винниченко после полета на Су-24



Начальника Главного штаба ВВС Украины по летной службе, а также временно исполнял должность Зам. ГК ВВС Украины по боевой подготовке. На реактивных самолетах отлетал 36 лет. Награжден орденами «За службу Родине» 2-й и 3-й степени, многими медалями. Освоил Л-29, Л-39, УТИ — МиГ-15, МиГ-17, МиГ-21 всех модификаций, Су-24 всех модификаций. За время летной службы выполнил 4702 полета с налетом 2690 часов. Генерал-майор в отставке...

Собственно говоря, Виктор Михайлович, как и остальные участники того «разбора полетов», красной нитью проводил в жизнь идею о том, что «выпускники нашего училища — ЛУЧШИЕ из ЛУЧШИХ!». Умудренные жизнью и летным опытом ветераны ВВС стремились убедить меня в том, что вся система функционирования ЧВВАУЛ жестко обеспечивала то, чтобы каждый его выпускник становился «специалистом со знаком качества» и «летчиком с высшей пробой». При том, что все поступившие, пройдя строгий профессионально-психологический отбор и конкурс, априори представляли собой «спецконтингент», дальнейшая училищная практика «отбраковывала» и «отсеивала» через отчисление кадры, вызвавшие сомнение в своем «полном соответствии». Так, из 214 первокурсников, набранных вместе с Галуненко в 1964 году, к торжественному моменту выпуска «летными» остались всего 107 человек. На первом курсе отчисляли за неудовлетворительные экзаменационные оценки, на втором — еще кого-то за «теоретическую неуспешность», но уже больше — «по летной неуспеваемости» (в первую очередь тех, кто так и не смог вылететь самостоятельно), на 4 курсе списывали «по летной неуспеваемости» и «по медицине», ряд курсантов выпустился нелетными специалистами.

Мельник Юрий Борисович

(год рождения — 1946, подполковник

в отставке. Места службы: Маркулешты (Молдавия), Грдчане (Чехословакия, теперь Чехия), Багай-Барановка (Саратовская область), Кандагар (Афганистан), Чернигов, Киев. Служебная «лестница»: летчик, старший летчик, командир звена, зам. командира эскадрильи по политчасти, зам. командира авиационного полка по политчасти, советник, преподаватель кафедры общественных наук. В 1982 году закончил Военно-политическую академию им. В.И.Ленина. За время летной ра-



▲ Генералы-летчики Виктор Винниченко и Виктор Стрельников



боты совершил более 4 000 полетов с налетом 2500 часов), приводит в подтверждение общего мнения честного собрания «железобетонный» аргумент: «В свое время мне пришлось служить в Багай-Барановке (есть в Поволжье такой аэродром), где готовили командиров звеньев для всех Военно-Воздушных Сил СССР. К нам, соответственно, прибывали старшие летчики из всех полков: от Дальнего Востока до группы Советских войск в Германии — естественно, выпускники всех летных военных училищ нашего Отечества. Командиром полка у нас в то время был выпускник Качинского училища, который, конечно, относился, мягко говоря, скептически к моим заявлениям о преимуществе и особом, высшей пробы «знаке качества» выпускников ЧВВАУЛ. Однако, по долгу службы отлетав с представителями «различных летных школ» СССР, он был вынужден со мной согласиться и признать, что уровень летного профессионализма «черниговских» — на голову выше, чем у остальных военных летчиков. Лично я считаю, что огромное значение в достижении такого преимущества играл кадровый состав нашей alma mater. От начальника училища, который пришел из строевого полка, до наших инструкторов, до таких методистов, как наш выпускник литовец Стас Мурза и многих-многих других специалистов высшего класса».

А дальше Юрий Борисович, при полном одобрении боевых товарищей, как-то плавно и произвольно переводит разговор от идеи «выпускники ЧВВАУЛ — лучшие» на тему «лучшего выпускника ЧВВАУЛ». Пользуясь отсутствием Александра Васильевича, беседующего в это время с лицеистами (а он отличается настойчивым стремлением пресекать похвалы в свой адрес) мои собеседники азартно переключились на воспоминания о личных отношениях с Героем Украины №1.

Мельник Юрий Борисович: «Не могу сказать, что в курсантские годы мы были с Сашей близкими друзьями. Это были хорошие товарищеские отношения членов дружного коллектива. Но то, что Саша поступил в училище не просто со школьной скамьи, как большинство курсантов, а закончив аэроклуб: с опытом полетов и определенными авиационными знаниями, уже тогда — с первых дней учебы вызывало к нему особое уважение. Еще до того, как мы приступили к полетам, Саша мог что-то подсказать, объяснить. И он это делал! Мы, однокурсники, призна-



▲ Юрий Мельник (справа) на разборе полета



вая его авторитетность и опытность, обращались к нему за помощью, а он никому не отказывал. Никогда не повышал голос, был рассудителен в поступках и отличался взвешенностью в принятии решений, и все, что он говорил, имело под собой почву, вес, особое значение. Достаточно часто в спорных вопросах курсанты обращались именно к нему, и Сашино мнение, как вердикт третьей стороны, признавалось спорящими сторонами.

Как жили-были курсанты той поры? Весело. Задорно. Полеты, спорт, литература (особенно — про авиаторов и авиацию), честолюбивые мечты... Мы были влюблены в небо и стремились к нему всеми фибрами души, отказывая себе во всем, что могло помешать стать летчиками. Не буду доказывать, что такие вот мы ангелы, но жизнь показала: только те, кто реально напряженно работал «на результат», достиг цели, а остальные были отчислены. Или вычеркнуты из рядов летного состава другим образом. Но сделать летную карьеру можно, только имея страстное желание летать, подтвержденное трудолюбием и настойчивостью. Летная работа — это страсть, которая захватывает тебя всего, не оставляя сил на другие занятия, обязывает отказаться от всего, что может служить помехой для успешности полетов. Молодость, конечно, брала свое, и без каких-то шалостей курсантские годы обойтись не могли. Только вот у тех курсантов, которым предстояло стать, как тут уже прозвучало, «летчиками с высшей пробой» (от автора: те самые «люди-птицы») — даже шалости и проказы имели специфический характер, особую нравственную подоплеку. Приведу пример. Был в училище такой комендант — Николай Сергеевич Запырыч. Вот уж тоже легендарная личность (только с противоположным знаком). Эту фамилию выпускники многих лет вспоминают, вздрагивая. Вредный был. Вот только попадись курсант ему «под руку» — все нервы вымотает! И, представьте, ситуацию: мы были тогда на одном из младших курсов и готовились в казарме к отбою. И прямо перед нашим окном этот Запырыч поймал курсанта четвертого курса Григорука (между прочим — отличника, будущего генерала, погибшего в авиакатастрофе) на прогулке с девушкой. И так начал беднягу «чихвостить»! Мы смотрим — некрасивая картина получается. Парню перед девушкой ну очень конфузно. Выручать надо! А как? И тут у одного из нас возникает спонтанное «героическое» решение — и он кричит в окно изо всех сил: «Запырыч — дурак!!!» Тот, естественно, бросил свою «жертву» и пулей бросился к нам в казарму. Мы все — по койкам, свет выключили и лежим. Примчался Запырыч: шум-гам, допрос с пристрастием: «Кто кричал?». Жаль, что следственный эксперимент провести не решился — заставить всех курсантов по очереди прокричать на весь Чернигов заветную фразу... Вот это удивили бы и порадовали все училище! Как ни бился Николай Сергеевич — не добился признания ни от одного курсанта. Вот так — ради чести товарища — сами подставились «под удар», который с достоинством выдержали...

А вообще наш выпуск был замечательным. До нас особо отличился, так называемый, «золотой выпуск» — 1964 года: среди них — два Главкома ВВС тогда



еще СССР, заместители Главкомов и много других выдающихся личностей. Их результативность в процессе учебы (суммарный балл на экзаменах) не смог повторить ни один другой курс. Игорь Сисмеев (выпускник 1967 года) опубликовал в одной из центральных газет статью «Время сверяй по отцовским часам», в которой превознес свой курс. Когда мы вышли на финишную прямую учебы в училище, тоже задумались — чем бы удивить родное училище, как неординарно оставить о себе хорошую память? И на одном из комсомольских собраний — в начале четвертого года обучения — приняли решение и взяли на себя обязательство сделать свой выпуск «отличным», на основании чего — бороться за присвоение училищу имени Ленинского Комсомола. За учебу взялись с еще большим рвением, отчаянно помогали друг другу и добились желаемого повышения среднего балла выпускных экзаменов практически до «отличного». Действовали абсолютно честно: оценки у преподавателей не выпрашивали, а включились в процесс «круговой поруки» — более сильные курсанты помогали менее успешным готовиться к экзаменам, разбираться с проблемными местами и т.д. Естественно, что Саша Галуненко находился в самой гуще данных событий — его отличные знания и талант доходчиво и терпеливо объяснять самый сложный материал тут как раз очень пригодились всему курсу. И высокое имя — Ленинского Комсомола, задуманное



▲ Курсанты 4 курса ЧВБАУЛ, 1968г. Слева направо: нижний ряд: П.Кругликов, Ю.Мельник, В.Данилов, Н.Волочиненко, Н.Полевцев. верхний ряд: В.Глебов, Г.Мельничук, Я.Жилин, А.Поженский, А.Галуненко, В.Яремчук



нами, благодаря и нашим стараниям тоже, было присвоено нашему училищу в 1969 году: вскоре после того, как мы покинули его стены.

Нашему выпуску тоже есть кем гордиться — сегодняшнее Ваше интервью — яркое тому подтверждение. Об испытательной работе Александра Васильевича, наверняка, для этой книги расскажут многие. А я хочу привести еще один эпизод из его «ратных подвигов» времен службы в армии. Во время арабо-израильского конфликта, когда нас, служивших в Маркулештах летчиков, активно готовили к боевым действиям, состоялись специализированные учения в Марах. Мы отрабатывали воздушные бои, и Саше «достался» в качестве противника (ведущего пары) полковник Коротюк, который до этого 7 лет командовал полком в Марах, был в Египте, а на тот момент командовал нашим первым полком. То есть ни в уровне профессионализма, ни в масштабах амбиций этого полковника сомневаться не приходилось. Ведомым у него был летчик-инспектор тоже с очень хорошей летной подготовкой. У Галуненко же — ведущего пары, ведомым был другой наш товарищ-выпускник, такой же старший лейтенант Вася Маслов. Но в воздушном бою (с условиями, максимально идентичными боевым) Саша умудряется зайти «в хвост» полковнику Коротюку! То есть — условно уничтожил, победил командира полка! Я думаю, что полковник ту свою встречу с будущим Героем Украины тоже запомнил на всю жизнь, но как «из ряда вон».

Саша выделялся своим летным мастерством. Он первым среди нас стал командиром звена, потом — заместителем командира эскадрильи. Карьера складывалась просто блестяще! А он нашел в себе силы — ради мечты все бросить и отправиться в неизвестность. Выбрал не то, что журавля — сокола в небе. И не ошибся!

А еще нельзя обойти вниманием его личностные качества. Как бы много о них не говорилось — описать какой это душевный и компанейский человек все равно не просто. Вот в Маркулештах, например, он первый из нас, лейтенантов, получил собственную квартиру — так как его семья состояла не только из жены, ждущей ребенка, но еще и бабушки. И это его жилье по праву можно было назвать штаб-квартирой нашей восьмерки однокурсников. Мы постоянно собирались под этой гостеприимной крышей. Приходили, снимали дверь, клали ее на табуретки и накрывали такой импровизированный стол «чем бог послал». И его семья (жена Валя, бабушка) мирилась с нашими визитами, разделяя с Сашей его стремление к сплоченности команды. Его супруге хочется выразить особую признательность даже сейчас, спустя годы. Моя жена с полугодовым ребенком прибыли ко мне спустя какое-то время после распределения. Поселились в спартанских условиях гарнизонного общежития — ни кухни, ни печи, ни другой возможности приготовить еду. Так Валентина Галуненко ежедневно шла к нам с баночками: первое, второе, третье — помогая накормить маленького сына, поддержать мою молодую жену. Вот такие они замечательные люди!

Сегодня, с высоты наших достижений — непременно надо передать низкий поклон и огромную благодарность и удивительному кадровому составу нашей



alma mater. Вот был у нас такой преподаватель Загуменников. «Старая гвардия», прошедшая войну. Предмет — «самолет и двигатель». Заходило к нему на экзамен отделение — 13 человек, из которых человек 10-11 могли выйти с «двойками» и резюме: «Доучить и пересдать!». Идеально совершенного знания предмета требовал!!! И что самое главное — добивался, несмотря на наше естественное глухое сопротивление и даже некоторую ненависть... Как же я лично ему потом, летая в самых сложных ситуациях, был благодарен за абсолютно необходимые ценные знания, его стараниями проникнувшие вглубь сознания!»

Николай Алексеевич Засуха — после окончания школы в 1962 году два года работал строителем. Мечтал поступить в летное училище, но в тоже время боялся: «Туда же поступают юноши с крепким здоровьем, а я обыкновенный че-



▲ МиГ-17, курсант Николай Засуха, 3 курс ЧВВАУЛ

Чехословакию, других — в Польшу, ну а Саша — поступил в Школу летчиков-испытателей. После Чехословакии мне пришлось служить на Дальнем Востоке в должности командира эскадрильи (в которой во время войны летали французские летчики эскадрильи «Нормандия-Неман»). Здесь я был списан с летной работы. Во время летной службы освоил самолеты: Л-29, УТИ МиГ-15, МиГ-17, МиГ-21 всех модификаций, имею общий налет 1200 часов. Дальше служил ответственным Командного Пункта в Воздушной Армии, старшим штурманом Зонального центра Управления Воздушным Движением в городе Хабаровске; штатным руководителем полетов на аэродроме Конотоп, где проходили летную подготовку курсанты 2-го курса Черниговского ВВАУЛ. В 1986 году продолжил службу на Командном Пункте Черниговского училища, где и закончил военную службу.

В училище мои пути с Александром Галуненко тоже особо не пересекались: мы относились к разным взводам и летали в разных эскадрильях. В кур-

сантские годы Сашу, конечно, знал — как аккуратного, старательного курсанта с высокой теоретической и летной успеваемостью. Но если на нашем курсе достаточно многие курсанты подходили под приведенное выше определение, то Саша выделялся из этого ряда своим отменным чувством юмора. Его шутки были такими меткими и корректными, что часто оказывались «на слуху» у всего курса. Причем умел Саша шутить над товарищами с особым воспитательным эффектом — не обидно, но так, чтобы повысилась и дисциплина, и успешность в учебе... Прибыв вместе к первому месту службы (в Маркулешты) мы чувствовали себя одной семьей и все оказались как бы на равных — на единой стартовой «точке отсчета»: молодые амбициозные лейтенанты, с одинаковым налетом и стремлением летать... Но Саша как-то очень быстро завоевал лидирующие позиции. В летной среде это не достигается ни блатом (которого, кстати, не было ни у Саши, ни у кого-либо из нас), ни карьеризмом, а возможно, только, опираясь на более глубокие знания и особую летную успешность. На подготовке к полетам и в небе Саша демонстрировал именно эти свои преимущества. Его устойчивую успешность в теории командир «вычислили» очень быстро (если у кого-то возникала заминка с ответом на вопрос, то Саша моментально «разруливал» ситуацию, переключая «удар» на себя), чем уверенно пользовались в присутствии проверяющих разного уровня, обращаясь с самыми сложными вопросами именно к Галуненко. Его летное мастерство тоже очень скоро было признано высоким и бесспорным, имея на то все основания. Но, кроме вот этой профессиональной компоненты, Саша опять-таки покорила наше новое окружение своими душевными качествами, коллективизмом, добропорядочностью и своим выдающимся чувством юмора. Для нас, военных летчиков, как представителей сложной и опасной профессии, наличие чувства юмора имеет, между прочим, особое значение. И присутствие в коллективе человека, который беззлобной, остроумной шуткой поможет всем снять напряжение и получить положительные эмоции — очень важный фактор, я бы сказал даже — непосредственно влияющий на безопасность полетов. Саша был как раз таким человеком и стал для нас просто «душой компании». Более того — мы непроизвольно стали относиться к нему, как к старшему. Не только потому, что он рано женился и отличался от нас наличием семейного опыта и стажа, привез бабушку, кото-



сантские годы Сашу, конечно, знал — как аккуратного, старательного курсанта с высокой теоретической и летной успеваемостью. Но если на нашем курсе достаточно многие курсанты подходили под приведенное выше определение, то Саша выделялся из этого ряда своим отменным чувством юмора. Его шутки были такими меткими и корректными, что часто оказывались «на слуху» у всего курса. Причем умел Саша шутить над товарищами с особым воспитательным эффектом — не обидно, но так, чтобы повысилась и дисциплина, и успешность в учебе... Прибыв вместе к первому месту службы (в Маркулешты) мы чувствовали себя одной семьей и все оказались как бы на равных — на единой стартовой «точке отсчета»: молодые амбициозные лейтенанты, с одинаковым налетом и стремлением летать... Но Саша как-то очень быстро завоевал лидирующие позиции. В летной среде это не достигается ни блатом (которого, кстати, не было ни у Саши, ни у кого-либо из нас), ни карьеризмом, а возможно, только, опираясь на более глубокие знания и особую летную успешность. На подготовке к полетам и в небе Саша демонстрировал именно эти свои преимущества. Его устойчивую успешность в теории командир «вычислили» очень быстро (если у кого-то возникала заминка с ответом на вопрос, то Саша моментально «разруливал» ситуацию, переключая «удар» на себя), чем уверенно пользовались в присутствии проверяющих разного уровня, обращаясь с самыми сложными вопросами именно к Галуненко. Его летное мастерство тоже очень скоро было признано высоким и бесспорным, имея на то все основания. Но, кроме вот этой профессиональной компоненты, Саша опять-таки покорила наше новое окружение своими душевными качествами, коллективизмом, добропорядочностью и своим выдающимся чувством юмора. Для нас, военных летчиков, как представителей сложной и опасной профессии, наличие чувства юмора имеет, между прочим, особое значение. И присутствие в коллективе человека, кото-



▲ 1969 год, Маркулешты, лейтенанты Н.Засуха и А.Рыбченко



рую тоже трогательно опекал и окружал заботой... Но и благодаря его такой вот фундаментальности что ли. Когда мы узнали, что он поступил еще и в институт — удивились жутко. Преодолеть столько трудностей при поступлении, лишиться себя очередных отпусков (вместо отдыха и развлечений посвящать себя учебе) — зачем? Когда разобрались, узнав про стремление в школу летчиков-испытателей — зауважали еще больше... При этом единодушно утвердились во мнении, что Саша действительно неординарный, более мотивированный и настойчивый в своих устремлениях, чем даже, как Вы слышали определение, общий ряд выпускников ЧВВАУЛ — лучших из лучших «летчиков с высшей пробой». Он не случайно «поднялся выше всех нас» на верхнюю ступень летного мастерства, став летчиком-испытателем. Это — его трудолюбие, способности и огромная напряженная работа над собой.

К разговору подключается **Данилов Валерий Алексеевич**, деликатно отмечая, что он в данный коллектив попал, когда ребята учились уже на 3-ем курсе, так как был отчисленным и восстановленным уже на следующий курс «хулиганом»... Потом, когда узнала, что сразу после выпуска Валерия Алексеевича оставили в родном училище летчиком-инструктором, опять отмечаю для себя, что в те годы в инструктора приглашали лучших выпускников, однако, и этот мой собеседник о своих заслугах умалчивает. Зато, сразу переключаясь на личность Александра Васильевича, находит еще один неординарный «штрих к его портрету».



▲ Встреча в ЧВВАУЛ: начальник курса Г.Н.Белашев, А.В.Галуненко, В.А.Данилов, командир эскадрильи В.П.Шевченко



Валерий Алексеевич вспоминает, как принимал у себя в гостях Александра Васильевича спустя много лет после окончания училища. Как принято в таких случаях — достали альбом с фотографиями курсантских лет — их много, разных...

Говорю Саше: «Хочешь, я тебе подарю что-то из тех фотографий, которых у меня по 2 экземпляра?». А он смеется в ответ: «Валер, ты что не помнишь кто все это снимал?» Оказалось — он! Я действительно этого не помнил и очень удивился. Как успевал? Откуда столько азарта? Ведь учился не покладая рук, а вот — не просто собственноручно увековечивал память, а еще и об окружающих позаботился: раздал массу фотографий! Тоже не могу похвастаться, что были близкими друзьями в курсантские годы, а ведь попал в ряды «одАренных!» Практически основная масса моих курсантских фотографий оказалась делом его рук...

Глядя на те фотографии, вспоминаешь и людей, и события той поры... Вот такой, например, случай, характеризующий отношение к работе нашего замечательного инструкторского состава. Это было во время учебных полетов на аэродроме в Ивангороде. Инструктор у нас был — командир звена майор Павленко. Высокий, статный, красивый и очень преданный своему делу человек. Летали на МиГ-15. У этого самолета в задней кабине один такой тумблер был, переключив который, инструктор мог выключить бустеры элеронов: самолет сразу терял легкость управления. Это применялось редко, с ознакомительной целью, чтобы курсанты могли прочувствовать значение этих бустеров, принцип их работы и «особое» поведение самолета в случае их отказа в полете по какой-то причине.

Так вот: учебные полеты. День инструктора насыщен до предела — летая с разными курсантами, он должен был подниматься в небо не менее 6-7 раз. Это действительно интенсивная и напряженная работа. В тот день майор Павленко возил нас на сложный пилотаж. Первый полет отлетали с курсантом Гришей Соколовым, вернулись. А мы, курсанты, которым предстоит по очереди летать на этом самолете, встречаем их в определенном месте. Спускается наш инструктор на землю с видом не очень радостным и делится с нами новостью: «Похоже, что бустера отказали. Так сложно управляется самолет...» И размышляет вслух, что если о проблеме доложить, то у нашей команды полеты отложатся на неопределенное время (пока починят самолет), мы отстанем, а летать на таком самолете в принципе можно, только с большим мышечным напряжением... Видимо, для себя уже приняв решение, он как бы спрашивает и наше мнение: «Ну что, потерпим?» «Да, конечно!», — нам-то летать немислимо хочется. При том, что основная нагрузка ложится как раз на него, летающего целый день, а не на каждого из нас, выполняющего по 1 вылету... А сложный пилотаж есть сложный пилотаж! Это и виражи с максимально возможным креном, и переворот, и петля-полупетля, «и бочки», и все прочее. Тут инструктору ни на секунду расслабиться нельзя... То есть он ради нас и нашего стремления летать добровольно принял на себя и лишнюю нагрузку, и дополнительную ответственность! Замечательный мужик — он реально любил и понимал курсантов, стремящихся стать настоящими летчиками! Так вот — мы под чутким



контролем майора Павленко доблестно отлетали целый день. Как он там бедный мучился — ни в сказке сказать, ни пером описать. Сейчас, с высоты полученного опыта, это понимаешь особенно отчетливо... А тогда мы просто наблюдали такую сцену: отлетав заключительный полет, майор Павленко, не выходя из самолета, подзывает техника и с напускным безразличием сообщает о том, что вот только-только что-то случилось явно с бустерами... Значит, технику теперь предстоит разобраться и устранить неполадки. На что техник беззаботно отвечает: «Минуточку, товарищ майор!» — ираз: со стремянки рукой в кабину: «Так точно — тумблер у Вас переключился!»

Это я пример привожу безграничной любви к профессии. Как сказал классик: «Гвозди бы делать из этих людей!» Летчики — особая категория представителей человечества. Самые лучшие из нас (если не все) мечтали стать, а лучшие из лучших — стали испытателями. И я, конечно, мечтал... Стремился, но, к сожалению, не сложилось. Я считаю, что своим честным трудом (налета почти 3 000 часов) тоже внес свою непростую и крайне необходимую лепту в развитие и процветание авиации: подхватив эстафету у наших наставников, собственноручно «ковал» летные кадры. А тем, что если не я, то мой хороший товарищ и однокурсник таки стал испытателем — я искренне горжусь.

А еще хочется вспомнить такую ситуацию. Как-то раз мне была поставлена задача: принять для дальнейшей эксплуатации в училище в качестве учебных самолеты МиГ-21 в одной из строевых частей. Оказалось — в Маркулештах. Конечно, перед тем как отправляться туда в командировку, мы с коллегами произвели «разведку наличия знакомых лиц». Радость встречи с целой когортой своих «однокашников» была ни с чем несравнимой! Увидел ребят (а они тоже меня с нетерпением ждали — вина приготовили в подарок целую бочку!) и в очередной раз прочувствовал, какая же это огромная жизненная ценность — курсантская дружба и воспоминания о годах совместной учебы! Какие все мы, их обладатели, богатые люди! И ни один экономический кризис не лишит нас этого богатства!

А вспомнить наши душевные песни в палатках во время учебно-полевых сборов! Душа переворачивается... И Саша Галуненко пел, и, наверное, все будущие летчики включались в общий запев-припев. Но на нашем курсе в этом вопросе непревзойденным был Женя Кравец. Такой солист-запевала, что еще поискать! Вот уж недополучили консерватории мира своего «Маэстро». Но отличился Кравец не только своим вокалом и художественным талантом. Он сам себя называет рекордсменом, рассказывая о том, что 2 раза его отчисляли из училища, а он оба раза сумел восстановиться! Немыслимое дело! Я как специалист говорю — сам восстанавливался и знаю, как это не просто сделать единожды... Но Жека умудрился восстановиться «на бис». И это свидетельствует как раз о его неукротимом, непреодолимом желании и стремлении летать!

Евгений Наумович Кравец — легендарно восстановившись второй раз, попал на курс, где учился Галуненко. Если в курсантские годы, как и большинство собеседников, товарищевал с будущим Героем, то сегодня однозначно от-



носится к категории людей, которых Александр Васильевич называет своими друзьями.

Настойчивость, с которой Евгений Наумович преодолевал препятствия на пути в небо, оправдала себя — он прошел яркий, но очень непростой и, к сожалению — непродолжительный летный путь. После окончания училища был направлен в авиацию ПВО СССР. Служил в Бакинском округе (г. Красноводск аэр. Мариновка, аэр. г. Астрахань). В пограничном округе периодически приходилось выполнять вылеты с боевого дежурства по реальным целям на самолетах Су-9 и Су-11. Принимал участие в сбитии двух аэростатов НАТО, летевших на высоте более 21 километра. Один из них подбил ракетой ТШ, пущенной с самолета Су-11. Отрабатывая боевое применение ракетами с боевыми зарядами в различных метеоусловиях днем и ночью, сбил семь радиоуправляемых мишеней ЛА-17. Будучи командиром эскадрильи, военным летчиком 1-го класса, имел допуск к инструкторской работе при установленном минимуме погоды днем и ночью. Обучал летный состав, выпускников Армавирского и Ставропольского училищ. Периодически руководил полетами.

В 1978 году при облете самолета Су-7У после капитального ремонта катапультировался из-за остановки двигателя и в 1979 году уволился из армии.

За скупыми строками официальной летной биографии — напряженнейшая и сложнейшая работа. Но Евгений Наумович вспоминает о «делах давно ушедших дней» с неизменной улыбкой и шутками. И настойчивее других стремится перевести разговор с собственной персоны на Александра Васильевича.

— Что я видел, что я сбивал — это уже не актуально. Скажу искренне — я такой же, как все. Я — летчик и этим горжусь. Да, после увольнения из армии мне пришлось адаптироваться к новой гражданской жизни. И хоть я ходил тогда не совсем уверенно — с палочкой, но сумел достойно и даже «с разбегу» войти

на новую, уже штатскую страницу своей биографии. Что интересно — с Александром Васильевичем сошелся и сблизился именно на этом этапе жизни, а именно — в 1989 году. Тогда в Киев приехал работать наш общий друг и «однокашник» по ЧВБАУЛ (ныне покойный, погибший при испытаниях самолета Ан-124 «Руслан»), летчик-испытатель полковник Виктор Подсуха и у нас состоялась узкая, но очень душевная встреча «старых друзей», после которой и открылось второе дыха-



▲ Красноводск, Евгений Кравец осваивает новый вид транспорта



ние моих дружеских отношений с Александром Галуненко. И эта дружба позволила мне, тоскующему по полетам летчику (замечу, летчик — это навсегда: бывших летчиков не бывает), полетать на самых легендарных самолетах — в том числе «Руслане» и «Мрии». Иногда — не совсем легально, но были и абсолютно легитимные зарубежные полеты, в которых он — пилотировал, а я присутствовал в качестве официального представителя той организации, в которой работал. Попадали с ним в такие переделки, что до сих пор сомневаюсь — снят ли гриф секретности с информации об отдельных наших перелетах...

Я считаю, что обладаю настоящим суровым мужским характером и словословие — это абсолютно не присущее мне качество. Но иногда обстоятельства



▲ Авианосец «Мидуэй», США, Сан-Диего, 2010 год.
Е. Кравец в кабине истребителя «Фантом».

вынуждают изменять себе. Моя дружба с Александром Васильевичем — это как раз такой случай. Я им просто восхищаюсь и не собираюсь даже пытаться сдерживать это восхищение. Я искренне говорю о том, что это уникальный человек. Прежде всего — своей обязательностью, внимательностью, положительностью. Основные беды человечества происходят на почве зависти... А вот он, как мне кажется, даже не представляет что это такое. Ну нет у него ни в

малейшей степени этого чувства. Хотя к нему оно возникает, к сожалению. У очень и очень многих... Зависть — это удел слабых. А Александр Васильевич — человек очень сильный. В первую очередь — духом, а вслед за тем — и телом. Он сам себя таким сформировал, начав целенаправленный процесс работы над собой еще в детстве. Мы же знаем, каким оно было сложным... И его настойчивое трудолюбие лично я считаю самым основным фундаментом всей его успешной карьеры и судьбы. Я очень горжусь нашей дружбой. Более того — я счастлив тем, что имею возможность общаться с этим человеком, знать, что бывают люди, обладающие таким спектром позитивных качеств!

При всем при этом, я сказать о нем хочу не как о профессионале и герое, а просто — как о самом замечательном человеке из всех, кого я когда-либо знал... Меня лично потрясает его человеколюбие! Его готовность оказывать помощь всем, кто в ней нуждается, прощать всех, кто того может и не заслуживает, входить в положение любого и находить оправдание любым (даже не самым благовидным) поступкам окружающих... Миротворец в полном смысле слова!



Я считаю, что на нас, его однокурсников и друзей, лежит особая ответственность. Мы должны о нем говорить. Пусть кому-то и покажется, что это хвастовство знакомством с легендарной личностью, а на самом деле — наш долг доносить миру правду о том, какой он есть и каким трудом, напряжением воли, мужеством дались ему все его достижения. Он сам слишком скромный, чтобы рассказывать об этом. Поэтому и имеет место священная миссия его друзей — формировать правильное и честное мнение о нашем Александре Васильевиче. В том числе — и посредством данной книги...

Распахивается дверь в аудиторию, и бывшие выпускники в едином порыве вскакивают из-за парт навстречу зашедшему почтенному седовласому пожилому человеку с военной выправкой. После восторженных объятий мне представляют одного из тех, кто принимал самое непосредственное участие в обучении этих «орлов» летному мастерству. Полковник в отставке **Байнетов Дмитрий Федорович**.

Короткое досье: Родился 3 февраля 1928 г. До ноября 1946 г. учился, работал. С ноября 1946 г. по июнь 1947 г. — курсант Бугурусланской школы ГВФ. С сентября 1947 г. по сентябрь 1950 г. — курсант Сталинградского ВАУЛ (г. Новосибирск). До апреля 1952 г. — летчик-инструктор СВАУЛ. С мая 1952 г. по февраль 1980 г. служил в Черниговском ВВАУЛ: летчик-инструктор, командир звена, летчик-методист, командир АЭ, заместитель командира полка, старший штурман училища, начальник летно-методического отдела училища. С октября 1976 г. по октябрь 1977 г. — советник главного штурмана ВВС Вьетнама.

С 1980 г. и до настоящего момента — заведующий музеем училища.



▲ Д.Ф. Байнетов среди Героев Черниговского училища. Слева направо: А.В. Галуненко, В.П. Сенченко, Д.Ф. Байнетов, П.П. Каравай, Г.А. Пукито, А.А. Бордюгов



Военный летчик-инструктор первого класса. Общий налет 4960 часов. Летал на самолетах: Ут-2, Як-9, Як-11, Як-12, Як-18, УТИ-МиГ-15, МиГ-15бис, МиГ-17, МиГ-21У, УМ, УС, МиГ-21Ф-13, МиГ-21ПФ, Як-18А, Л-29, Л-39. Награжден орденом «За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени и 18-ю медалями. С 1953 г. его материалы и фотографии печатаются в газетах и журналах. Одна из его статей цитируется в данной книге (Глава 5 «Черниговское летное»). Автор книг «Черниговские крылья», «Крылатые годы» и др.

Дмитрий Федорович «с ходу» включается в разговор.

— Разрешите доложить! В 1980 году мы с единомышленниками создали организацию «Союз ветеранов Черниговского ВАУ», которую я и возглавил. Постепенно мы включали один за другим в свои ряды выпускники разных лет и коллегиально постановили ежегодно отмечать День авиации здесь, на этой святой



▲ Курсанты ЧВВАУЛ А.Галуненко и Л.Попов

для каждого выпускника земле. Слетаются наши «орлята», рассказывают о себе, своих товарищах... Сейчас я готовлю к изданию новый — дополненный и расширенный — альманах о наших выпускниках. Истории и биографии — одна значительнее и интереснее другой... Но, конечно, Саша Галуненко — на особом счету. Мне не довелось быть непосредственным командиром у курсанта Галуненко. Наши эскадрильи были рядом. Мы, командиры звеньев, тоже были дружны между собой (подавая пример курсантам) и, конечно, много общались между собой, обсуждая проблемы и результаты работы, успеваемость курсантов и их слабые места и т.д. Так скажу, что лестных слов о нем наслушался еще в те времена, когда он только-только «вставал на крыло». Этих двух друзей — а дружил Александр Васильевич с Леонидом Ивановичем Поповым (будущим известным космонавтом, дважды Героем Советского Союза) — было трудно не заметить.

Они очень выделялись из курсантской среды — стремлением в небо, особым рвением, приверженностью авиации. Ведь молодые люди не случайно сближаются друг с другом. Тут должна иметь место общность интересов, мироощущения. И Саша с Леней как раз во многом совпали. Хотя дружеские отношения у курсанта Галуненко были практически со всем окружающим его миром. Он очень коммуникабельный человек. Мне кажется, что он таким и остался, как в те далекие курсантские годы — спокойный, уверенный в себе, деловитый, просто так слов на ветер не бросает. Конечно, командиры относились к нему очень хорошо. А он, в свою очередь, выделялся и каким-то особым отношением



к командирам — уважение, почтение, равнение... Это чувствовалось. И такой пример. У командира его звена майора Богомазова был «Москвич». Тогда персональный автомобиль был большой редкостью, хотя не только привлекал всеобщее внимание, но и создавал уйму проблем в условиях тотального дефицита. И когда на данной машине оказался разбитым подфарник — автовладелец сильно затосковал. Достать новый было практически невозможно! Курсант Галуненко, увидев такое дело, подошел к своему командиру: «Юрий Павлович, да Вы не переживайте! Я за воскресенье Вам сделаю замену...». И действительно — из плекса настолько тщательно и совершенно воспроизвел испорченную деталь, что мы все просто «ахнули». Ну как настоящая! Командир звена майор Богомазов был несказанно тронут такой бескорыстной и искренней заботой курсанта. И спустя годы при случае вспоминал о ней. В этом Саша весь! Он без лишнего шума и суеты идет на помощь тогда, когда это надо... Все, поставленные перед собой задачи, решает только на высшем уровне, на пределе своих возможностей. Конечно, так он относился и к учебе, особенно — к полетам. И образец для подражания современным курсантам — просто идеальный. Каждый юноша, избравший своей судьбой небо, должен видеть и понимать, что для его успешного покорения и подъема на самые большие физические и карьерные высоты необходимо трудолюбиво, ответственно и дисциплинированно идти к своей цели. Как Саша Галуненко. И тогда все получится! В стране, где есть настоящие Герои — есть свои примеры для воспитания подрастающего поколения, а значит — есть и шанс на достойное будущее!

Бывший начальник созданного на базе ЧВВАУЛ лицея — военный летчик 1 класса полковник в отставке **Иван Андреевич Остренко** на прощание, поблагодарив Александра Васильевича за весомый вклад в воспитательную ра-



▲ Встреча в Чернигове, 2008 год. А.В.Галуненко, И.А.Остренко, Д.Ф.Байнетов



боту с лицеистами, тоже не удержался от рассказа о своем «пересечении» с летной работой Александра Галуненко.

— Судьба каждого авиатора наполнена различными историями, неординарными событиями. Об одних мы стремимся как можно скорее забыть, другие стараемся сохранить в своей памяти навсегда, так как гордимся ими и при случае рассказываем друзьям и знакомым. Вот одна из таких моих жизненных ситуаций связана с именем нашего знаменитого выпускника — Александра Васильевича Галуненко. Когда подошло время поднимать «Руслан», понадобился самолет сопровождения. Выбор руководства АНТК пал тогда на Л-39. И именно Александра Васильевича командировали в 105 авиационный полк (где я тогда служил), чтобы принять один из самолетов этого типа и перегнать его на свой аэродром, где должны были оборудовать его необходимой видео- и другой аппаратурой. Командир части решил доверить честь лететь с известным уже тогда летчиком-испытателем своему начальнику штаба, т.е. мне. Вот так мы познакомились. Выполнили программу в соответствии с Наставлением по производству полетов и курсом летной подготовки — совместный полет в зону, простой и сложный пилотаж, полеты по кругу... Казалось бы — небольшой эпизод, рабочий момент. А я им особенно горжусь и рад тому обстоятельству, что соприкоснулся с летной деятельностью этого легендарного человека! А еще: когда я забирал самолет, выполнивший свою миссию, из АНТК, Александр Васильевич подарил мне «на

память» свой комбинезон летчика-испытателя, которым я неимоверно гордился. Такой вот он человек — щедрой души и большого сердца!

Василий Иванович Маслов, еще один из «однокашников» собравшихся, сегодня живет на Дальнем Востоке. Такое значительно расстояние от alma mater не дает ему возможности непосредственно общаться с друзьями курсантской поры, но и не мешает всем сердцем оставаться рядом с теми, кто ему особенно дорог. Благо, что современные средства коммуникации позволяют не только быть в курсе происходящего друг с другом, но и внести свою лепту в «коллективный портрет героя». После совместного с Александром Васильевичем выпуска из училища, также получив распределение в славноизвестные Маркулешты, Василий Иванович прошел в войсках свой достойный путь: летчик, старший летчик, начальник штаба авиационной эс-



▲ Летчик-истребитель, полковник Маслов Василий Иванович



кадрильи, замполит аэ, командир аэ, летающий начальник штаба полка «Нормандия — Неман», старший инспектор — летчик отдела боевой подготовки 1-ой Воздушной Армии, заместитель начальника центра управления воздушным движением Дальнего Востока, начальник центра управления воздушным движением Дальнего Востока.

При этом одним из самых интересных фактов своей летной биографии считает именно то, что в свое время был ведомым у будущего Героя Украины №1. И то время считает самым лучшим в жизни — молодость, начало пути, амбиции и эмоции... И своей роли «ведомого Галуненко» отводит особую роль. Ссылаясь на мемуары о Великой Отечественной войне, Василий Иванович отмечает то, какое значение ведомому уделял первый ас Великой Отечественной войны трижды Герой Советского Союза Иван Кожедуб. Раскрывая секреты своих успехов, Иван Никитович подчеркивал: «Мне здорово повезло — отличный ведомый, да еще и самолет прекрасный дали. Но главное — рядом всегда были надежные боевые друзья, отличные авиационные командиры». А историки и исследователи развивают тему: Кожедуб не только ни разу не был сбит, но и не потерял ни одного ведомого за всю войну. А все, кому приходилось летать с Кожедубом ведомым, признают, что за таким стремительным и инициативным командиром удержаться в воздухе было очень нелегко, но при этом — наполняло гордостью, способствовало самосовершенствованию.

Полностью разделяя мнение ветеранов ВОВ, Василий Иванович считает высоким достоянием миссию быть ведомым у выдающегося летчика. А в том, что Галуненко — именно такой ведущий, Василий Иванович не сомневался еще в те далекие годы. Хотя в курсантскую пору особенно дружить им не приходилось, но и не обратить внимания на курсанта Галуненко было невозможно: «Он ведь был из числа аэроклубовцев — для нас, до училища не видевших вблизи самолета, это была особая каста небожителей. Хотя Саша выделялся и из этой категории «бывалых» в лучшую сторону. На этапе поступления в училище основная масса выпускников аэроклубов представляла собой настоящих «маховцев». В вылинявших гимнастерках с курсантскими погонами на плечах, они ходили среди нас, вчерашних школьников, и рассказывали, сколько в день погибает летчиков, и сколько нас погибнет, если мы поступим в это училище, пытаясь таким не совсем праведным способом отсеять часть желающих и тем самым снизить конкурс при поступлении. Однако большинство из них так и не смогли сдать вступительные экзамены даже на тройки (хотя для аэроклубовцев это уже был проходной результат), а из поступивших часть была отчислена позже по академической неуспеваемости. Это объясняется тем, что курсанты аэроклубов, совмещая полеты с учебой (часто — в вечерних школах с низким уровнем преподавания), приоритеты отдавали аэродромам и самолетам, в ущерб арифметике с грамматикой. Тем более значимым выглядит феномен Галуненко, летное мастерство которого совмещалось с успешной учебой и дальнейшим окончанием училища с отличием.



Его бесспорное профессиональное лидерство бросалось в глаза в курсантские годы, не исчезло оно и в строевой части. На боевом самолете в маркулештском полку Саша вылетел самым первым из нас, молодых лейтенантов. Закончив на истребителях одиночную подготовку, мы приступили к этапу подготовки в составе пары. Саша сразу был назначен ведущим, а я — его ведомым.

Сформировать боевую пару из летчиков — дело непростое, как в моральном и психологическом, так и в профессиональном плане. Ведомый летчик — это щит своего ведущего. В условиях воздушного боя он должен прикрыть собой командира, всегда быть готовым пожертвовать собой ради его спасения и защиты. Я думаю, что на решение командования о формировании нашей пары повлияло явное взаимопонимание и взаимоуважение (мое и Галуненко) на земле. А в воздухе такое отношение друг к другу помогло достичь необходимого результата — за все время совместных полетов я никогда не терял своего ведущего. Это говорит не только о моей надежности, как ведомого, но и о высоком профессиональном мастерстве ведущего. Особенно пригодилась и проявилась наша слепая уверенность во время учений в Марах, когда в воздухе доводилось осуществлять учебные, но полноценные воздушные бои. Спокойствие, выдержка и профессиональное чутье Саши Галуненко позволяли нашей паре успешно решать любые, даже самые сложные задачи, поставленные командованием.

Спустя много лет, когда Саша знакомил меня со своими друзьями, он непременно подчеркивал: «Это мой ведомый, который никогда меня не терял в воздухе». Я думаю, что лучшей похвалы для летчика и быть не может».

Вот так мы пообщались с бывшими «ЧВВАУЛЬцами».

А я в завершение опять приведу цитату из одноименного рассказа Курпина. По-моему, быющую абсолютно «не в бровь, а в глаз»: «Наивысшее развитие чувства товарищества. Умилительная преданность ученика учителю. И как прекрасна в этих сверхъестественных людях-птицах, дерзко попирающих всемирные законы самосохранения и земного тяготения, как живописна в них беспечная и благородная, страстная и веселая, какая-то солнечная и воздушная любовь к жизни!»



▲ В Черниговском лицее собрались выпускники ЧВВАУЛ, слева направо: И.Остренко, О.Дякин, В.Винниченко, В.Данилов, А.Галуненко, Н.Засуха, Ю.Мельник Л.Петрив, Е.Кравец.

Глава 8.

Курсантская дружба: взгляд из космоса

Конечно, это повествование не могло бы претендовать на полную состоятельность, если бы я так и не смогла получить интервью с тем «одноклассником» Александром Галуненко по ЧВВАУЛ, который в курсантские годы был с ним особенно дружен, а в последующей профессиональной деятельности достиг беспрецедентной авторитетности и мирового признания. **Попов Леонид Иванович** — летчик-истребитель, космонавт, генерал-майор авиации, дважды Герой Советского Союза, Герой Социалистической Республики Румыния, Герой Венгерской Народной Республики, Герой Труда Социалистической Республики Вьетнам, Герой Республики Куба, награжденный тремя орденами Ленина, орденом Свободы 1-й степени (Лаоса), Золотой медалью имени К.Э.Циолковского АН СССР, другими наградами, заслуженный мастер спорта СССР.

Надо отметить, что сам Александр Васильевич своей курсантской дружбы с Леонидом Поповым в беседах со мной и своих публичных выступлениях никогда не афишировал. Впервые я услышала об этих отношениях от Д.Ф.Байнетова. После и остальные ребята подтвердили данный факт, и Александр Васильевич признался. Как и в том, что просто не хотел «как бы хвастаться», и что хорошие отношения «с Лешей» поддерживают до сих пор. Из-за обоядной занятости видятся редко, но в телефонном режиме друг друга никогда из виду не теряли. «Да уж, подумала я. — Тут потеряешься. Если регулярно смотреть сюжеты центральных новостей, то автоматически можно было видеть друг друга достаточно часто. И точно знать, как обстоят дела у друга юности». Леонид Иванович на телефонную



▲ Дважды Герой Советского Союза летчик-космонавт Попов Леонид Иванович



просьбу Александра Васильевича об участии в данной книге отреагировал с энтузиазмом, и мы начали планировать встречу. А вот это оказалось делом совсем не простым — Герой стольких стран «нарасхват» у мировой общественности. То он на Кубе, то в Румынии, то дома, в Москве, но «очень-очень занят»... Однако, терпение и труд все перетрут: в конце концов, мы сидим с Леонидом Ивановичем на террасе его московского дома и ведем доверительный разговор...

Мой собеседник энергичен, общителен, жизнелюбив. Озорная улыбка раз за разом озаряет мужественное лицо, а хитрые огоньки, кажется, ни на секунду не покидают умных, проницательных глаз... Он неуклонно разрушает сформировавшийся у меня стереотип космонавта, и это только повышает уровень симпатии к нему, как к неординарной, удивительной личности.

Первым делом спешу узнать: в те времена, когда все мальчишки мечтали стать космонавтами, он, впоследствии трижды слетавший в космос, о каком жизненном пути мечтал?

— Полет Юрия Гагарина застал меня в девятом классе. Конечно, я оказался на эмоциональном подъеме вместе со всей страной Советов. Но не могу сказать, что с того момента только небом и бредил... Я родился и рос в г.Александрия Кировоградской области — там было достаточно интенсивное воздушное движение и авиация, конечно, привлекала внимание. Самолеты летали часто, и представить себя в качестве командира воздушного судна было очень заманчиво. Но к моменту окончания школы я все-таки был скорее «неопределившимся». Моей профессиональной судьбой больше чем я были озабочены мой отец и его товарищи. Папа работал председателем колхоза (эту должность он получил в 24 года). Человеком он был очень хорошим, окружающие люди его уважали и любили. Я, будучи мальчишкой, это очень отчетливо понимал и сам себе думал: «Папу моего вон как любят, а я смогу достичь того же?» И когда папины товарищи собирались у нас дома за столом, я внимательно прислушивался к их разговорам. А речь обо мне и моем будущем заходила достаточно часто. Нередким гостем был папин начальник — секретарь райкома. Когда я учился классе в 9-10, секретарь заводил разговор так: «Тебе, Иван, уже уходить скоро... Отправляем Леню в Киевскую академию — вернется инженером, займет твое место...» Однако, после определенного периода обсуждения данного вопроса, мужчины все-таки приходили к единодушному мнению: «Пусть лучше идет поступать туда, куда его душа лежит».

И отправился я после школы учиться в Киевский политехнический институт. Достаточно быстро понял, что это «не мое» — вернулся домой. Пошел работать на электромеханический завод. На следующий год поехал в Чернигов поступать в летное училище. Да не поехал, а полетел! Это был первый полет в моей жизни: самолетом Ан-2 по маршруту Александрия-Киев. Решил, что если выбрал для себя летную специальность, то надо скорее с ней познакомиться как можно ближе. Чтобы для себя понять — действительно ли это мое призвание. Хотя мою «летную годность» на тот момент уже подтвердила медкомиссия Кировоградского летного училища, куда нас, александрийцев, стремящихся летать, направлял военкомат.



В Чернигове я воспользовался льготой поступления, предусмотренной для «работающей молодежи», и уже практически был среди зачисленных на обучение, но молодость и беззаботность сделали свое дело — мы с товарищем сбежали из казармы на танцы, где и были пойманы. Начальником штаба училища был такой генерал Карасев — Герой Советского Союза, который нас, разрушителей режима, к себе вызвал и поставил условие: «Если и зачислим, то — в последнюю очередь». Я таким подходом возмущился и показал свой характер — забрал свои документы и вернулся домой. Поступил год спустя. Опять прошел комиссию, сдал экзамены...

Так мы оказались с Сашей Галуненко на одном курсе. Хотя я по возрасту чуть старше, но он и Иван Македон с первого дня были для меня (и других, еще не летавших первокурсников) настоящими авторитетами, вызывая огромное уважение и почтение своим «летным стажем».

Даже сейчас, спустя столько лет, с особыми эмоциями вспоминаю тот курс молодого бойца, который мы прошли в ЧВБАУЛ сразу после поступления. Сложно было. А преодолели себя, прошли через это — не только физически выровнялись, укрепились, но и психологически изменились: сформировалось новое, особое отношение к себе, друг к другу, к армии и т.д. Этот курс начал расставлять все на свои места — кто есть кто и кто чего стоит, а полеты завершили этот процесс. Во время полетов вся человеческая сущность — как на ладони. И, надо отметить, курсант Галуненко как занял ведущие позиции с первого дня, так и не сдал их, включая полеты, выпуск, последующую работу. Летал он, бесспорно, замечательно, лучше многих других. И учился уверенно, сильно. А какие конспекты писал! Признаюсь, я частенько пользовался его конспектами при подготовке к экзаменам, так как они были гораздо лучше моих и чьих бы то ни было... Если я в первые годы учебы сильно не напрягался — раскачивался, то он — напряженно работал с первой сессии. Был таким позитивным примером для остальных курсантов. И в дисциплине тоже... У меня она не всегда была на высоте: и взыскания получал, и на гауптвахте отмечился, а Саша себе подобных вольностей не позволял. В Ивангороде, во время учебных полетов, мы с ним жили в соседних землянках. Я там даже в хор записался, чтобы иметь больше возможностей увильнуть в город. Никогда раньше вокальными данными не отличался, а тут запел: «Я Земля, я своих провожаю питомцев» — так хотелось почаше вырываться на волю!

Когда я учился на третьем курсе — в моей жизни впервые «прозвучала космическая тема»: желающих курсантов провели через специализированную космическую проверку, скорее всего, тогда и сформировав первые списки «вероятно пригодных претендентов». Некоторых курсантов даже отправляли на спецобследования в Киев. Мне же просто сообщили, что проверку я прошел и к этому вопросу как-то больше никто и не возвращался. Я успешно окончил училище, получил распределение в Бакинский округ ПВО. На МиГ-19, хотя и заканчивали мы на МиГ-21. Летая на МиГ-19, попал в сложную ситуацию. Пришлось катапультироваться. Неделью работала комиссия по расследованию инцидента. Мои действия были признаны правильными и обоснованными, только после



этого меня направили в госпиталь на обследование. К счастью, все обошлось и сразу по возвращению с медкомиссии меня опять допустили к полетам, выполнив необходимые в таких случаях процедуры.

Отмечу, что первое место службы предоставило возможность выполнения особо необычных летных заданий. Это ночные полеты над Каспием... Звездное небо, отражаясь в воде, окружает тебя со всех сторон, полностью лишая возможности визуальной пространственной ориентировки. Веришь только приборам, на них и надеешься. Мне нравилось.

Однако было принято решение о расформировании нашего полка. Одних перевели в Африканду (за таким экзотическим названием, оказалось, скрывался Колыский полуостров!), другим (в том числе и мне) предложили продолжить службу в Ростове-на-Дону. На МиГ-25. И как раз в это самое время, в 1970 году, Москва проводила отбор в специальный отряд «летчиков орбитальных самолетов многоцелевого использования» (типа «Бурана», только поменьше), в котором я принимал участие. На тот момент безусловно лейтенантом занимал майорскую должность зам.комэска, но решил испытать себя в отборе на новый, необычный вид работы. Дело в том, что в тот момент речь о «космонавтике» не шла. Я намеревался и дальше летать, только вот на таких необычных летательных аппаратах. И оказался третьим в рейтинге отобранных для дальнейшего тестирования кандидатов. Когда первые двое «срезались» и вернулись, настал мой черед испытать себя. Но командир мне направление сразу не выдал: «Иди, посоветуйся сначала с Валея». Жена моя Валентина пользовалась в гарнизоне особым уважением — была членом женсовета и т.д. Разговор семейный дома, конечно, состоялся. В тот момент супруга против такого моего «поворота» возражала, как я ее не убеждал. Так и пришлось доложить командиру: «Решение принято «за», притом, что Валя все-таки «против»...»



▲ ЧВВАУЛ, 3 курс, 1967 год. Курсанты Г.Мельничук, Л.Попов, Н.Головей, А.Галуненко изучают макет района полетов

В итоге получил указание: «Прибыть в в/ч такую-то, станция Циолковская». Я даже не понимал куда именно. Приехал в Москву к друзьям, показал направление, они-то и оговорили: «Это же Звездный городок!» Только прибыл к месту назначения, положил вещи, тут же — построение и распоряжение: «С сегодняшнего дня приступайте к занятиям!»

Началась действительно новая, совершенно специфическая жизнь. С этого момента и до пер-



вого полета в космос прошло 10 лет. В постоянной работе над собой. Подготовка к полету в космос — процесс чрезвычайно напряженный и сложный. Изучаешь массу нюансов, проходишь тесты, тренинги... Учились, можно сказать, всему. Проехали по всем авиакосмическим заводам, разбирались со всеми технологиями производства, как существующими, так и перспективными. Ряд предметов, таких как самолето-, двигателестроение, изучали непосредственно в Московском авиационном институте. Ездили на занятия прямо туда, а иногда их специалисты к нам приезжали. Самым памятным стал экзамен по двигателям. Я тогда взял билет и начал готовиться, а друг мой заглядывает в дверь и сообщает громким шепотом: «Родила!» Моя Валентина тогда находилась в роддоме и мы ждали второго ребенка (от автора: первая — дочь Лена). Я, конечно, стал просить: «Пере звони, узнай кого!» И вот преподаватель Клочкова из МАИ (я ее на всю жизнь запомнил!) делает мне замечание: «Что вы там переговариваетесь?» Отвечаю: «Мне новость из роддома — жена только что родила». И радостно добавляю, услышав подсказку из-за двери: «Сына!» Она говорит: «Давай зачетку!» А я возражаю: «Я смогу ответить — я все знаю». Преподаватель рассмеялась: «Я знаю, что ты знаешь. Езжай!» и поставила мне в зачетку «отлично». Это был единственный раз, когда мне поставили оценку без моего ответа. Наши экзаменаторы к оцениванию знаний относились крайне скрупулезно. Только если ты все выучишь на «отлично», то появляется вероятность того, что в космосе ты сможешь воспользоваться полученными знаниями. Другая оценка просто недопустима.

Физподготовка стояла отдельной, невероятно важной строкой. Через день — 2 часа интенсивных тренировок, после чего можно было еще в футбол, волейбол поиграть, в бассейн зайти. На момент отбора в этот отряд никто из нас особыми бегунами не был. Но уже достаточно быстро дистанция 3-4 километра выглядела для каждого из нас просто как разминочная пробежка.

Парашютные прыжки — с самого первого дня в обязательном порядке. Сразу — 32 прыжка. С задержкой по возрастающей. И когда задержка достигла значительных временных показателей, нас стали оснащать записывающими магнитофонами. В свободном падении ты должен был диктовать на микрофон все, что наблюдаешь — машину, дорогу и т.д. И при этом вовремя дернуть за кольцо. В облака бросали специально. В горы подымали. И на море тренинги устраивали. Все это обеспечивал специальный отдел по подготовке к экстремальным ситуациям и выживанию. Например, ночью вывозили на корабле в море и выбрасывали на ходу в воду на значительном расстоянии (километров 15-20) от берега. Поисковой отряд, не зная наших координат, отправлялся на поиски. У тебя есть надувная лодка, сигнальная ракета и, самое главное — самообладание. Достаточно суровое испытание на выносливость.

И все время летали на полный пилотаж. На МиГ-21 ПФ, Л-29, Л-39 и Ту-134. Даже инженерам приходилось регулярно летать. В передней кабине (с обязательным инструктором сзади). Позже нам ввели особый вид тренировки. Прилетали большие транспортные самолеты Аны или Илы, а мы имитировали в воздухе стыковку. Надо было зайти прямо в хвост на удалении 10-15-20 метров,



в режим связи считанные минуты. А к этому времени мы должны были уже сориентировать станцию и массу других функций выполнить. Как были в белом белье — так в скафандры и вскочили. Действовали быстро, но успели выполнить все необходимое. Шутили потом: «Еще немного поспали бы, так бы и остались в космосе!» А пошли на посадку — выясняем: индикатор контроля программы спуска погас и ничего не показывает. Предполагаю, что это просто экран отказал, а программа продолжает работать. Если это так — датчик срабатывает, и мы отправимся домой так, как задано программой: через 8 секунд включим двигатель. А если нет? Тогда надо будет отключать программу спуска и действовать по командам с Земли. Логика подсказывает, что в таком случае это будет пятый виток. Смотрю журнал: на пятом витке точка приземления — Кировоградская область... Запасной полигон. Я говорю Рюмину: «Кто, зная меня, поверит, что я не специально подстроил такое приземление в ручном режиме — с посадкой в родную Кировоградщину в день рождения мамы?». Мама родилась 11 октября, а посадка — 10-го. К счастью, автоматика сработала, и я не попал под подозрения в очередном «космическом хулиганстве». Приземлились мы в Джезкагане ровно в заданную точку, да еще и четко вертикально! Если делаешь свое дело легко, с улыбкой — все получится самым лучшим образом!

Сегодня требования к тем, кого отправляют в космос, трансформировались. Уже не так жестко подходят к оценке состояния здоровья, зато интеллект и уровень знаний становятся все более и более значимыми. Техника усовершенствовалась, фактор новизны снизился, количество отказов — тоже, но человеческий фактор все равно остается принципиально важным.

В космос, конечно, отбирают единицы, но и каждому, кто собрался в небо — военный он летчик или пилот гражданской авиации — необходимо осознавать специфику своего будущего труда и с самых первых шагов в профессию настраиваться на нее. Знания — все, которые касаются летной работы, поглощать в себя. Впитывать! Они никогда не будут лишним балластом, а в сложную минуту обязательно помогут, пригодятся. Если есть откуда взять подсказку — есть шанс на победу, а если в голове ничего нет, то и помощи ждать неоткуда. Ситуации могут быть абсолютно разными и непредсказуемыми — современная техника настолько сложная, что предугадать ее поведение на все 100% невозможно. Надо иметь огромный багаж знаний, чтобы быть готовым к любым неожиданностям. При этом вариант «это я потом изучу» — неприемлем. Сразу, как только есть возможность разобраться — надо разбираться...

Я завидую вашим курсантам! У них все впереди... И техника, и наука идут вперед семимильными шагами — это же так интересно и захватывающе: постигать те возможности, которые раскрываются все шире и шире. А первыми на этом пике новаторства — летчики-испытатели. Эта профессия, конечно, вершина летного профессионализма. Вот кто находится под сильнейшей нагрузкой! Я имею в виду тех испытателей, которые ведущие. Поднимают технику в первый полет. Я лично считаю, что такая работа сложнее и напряженнее даже, чем полеты в космос. В космонавтике очень много вопросов, которые от тебя не зави-



сят. Ты не можешь на 100 % управлять ситуацией. Выполнил свою функцию — и наблюдай за тем, что происходит... А вмешаться, изменить алгоритм работы — не в твоей власти. Вот я, например, сижу: затормозил, выдал импульсы, точно сориентировал, произвел расстыковку — ну, все ручные задачи выполнил. А дальше — как бог пошлет. Все зависит от автоматики и работы системы. И бывало — небольшой сбой влечет за собой тяжелейшие необратимые последствия, которые экипаж видит и понимает, а исправить не может. То есть, космонавту надо аккуратно и грамотно реализовать заданную ему программу, а испытателю — все время находиться в напряжении и готовности искать, принимать, реализовывать решения. На мой взгляд — второе в разы сложнее...

И я с огромным уважением следил, хоть и издалека, за судьбой своего курсантского друга Саши Галуненко. Закончив Академию Генштаба, я работал начальником управления аппарата вооружения, и вся новая техника проходила перед моими глазами. И в АНТК Антонова я ездил в командировки. Их изделия всегда были на пике научно-технического прогресса. Я знал, что Сашу еще раньше представляли на звание Героя. Очень волновался за него. Уверен на 100% — он однозначно заслуживает этой высокой награды. Все перипетии, которые возникли вокруг Ан-70, и то, что Саня не получил с первого представления звезду Героя меня тогда задело за живое, заставили понервничать. Слава богу, что на сегодня отношения между нашими странами выравниваются, проект Ан-70 получает шанс на второе дыхание, а героизм Александра Галуненко отмечен на самом высоком уровне. Он действительно стал достойным образцом для равнения, подражания молодежи. Лично я бы сравнил его даже с легендарным Иваном Кожедубом. Мне эти два летчика схожи между собой как летным мастерством и отношением к делу, так и манерами поведения, личностными характеристиками. Я знал Ивана Никитовича лично. Общался с ним, когда вместе с группой из Звездного городка целый месяц переучивались на новые истребители в Липецком центре. Иван Никитович, будучи тогда заместителем Главкома по боевой подготовке, прибыл в тот же Центр с проверкой и остановился в той же гостинице, что и мы. Полторы недели каждый вечер мы встречались в бильярдной. Легендарный ас считал, что летчик должен хорошо играть в бильярд, поэтому нас, молодых тогда претендентов в космонавты, привлекал к игре и лично нам пример показывал. Играл, как и летал — отлично! При этом постоянно нас наставлял не только игровым моментам, но и — по жизни, по работе. Очень много рассказывал. Шутил, подкалывал. Тогда мы с ним познакомились, а в дальнейшем это общение продолжилось. Иван Никитич традиционно приезжал с супругой встречать Новый год к нам, в Звездный городок. И, конечно, был всегда желанным гостем! Не помню уже, когда и в какой именно момент ко мне пришла эта мысль, но сходство Саши Галуненко с Иваном Кожедубом я давно обнаружил и сейчас готов подтвердить. Очень рад тому, что, пройдя такой сложный профессиональный путь, проявив подлинный героизм и отвагу, мой курсантский друг Саня жив-здоров и продолжает активно работать на благо не только Украины, но и всей авиакосмической отрасли.



Глава 9.

На пороге мечты

Уже будучи старшими лейтенантами, Александр Галуненко со своим другом Иваном Македоном (тогда вместе служили в Маркулештах), подали свои документы в отдел кадров управления летной службы Министерства авиационной промышленности (информация об освоенных типах самолетов, налет, достигнутый уровень классности, характеристика и т.д.) на поступление в Школу летчиков-испытателей. Обоих в рейтинг претендентов занесли, конечно, совершенно рядом, так как их послужные списки были практически идентичными. Отбирали для Школы из числа военных летчиков десять «счастливчиков» в год, а количественный состав желающих ежегодно включал в себя человек по 250-300. Как потом выяснилось, качественный состав претендентов тоже был впечатляющим: налет преимущественно около 1000 часов (которым оба еще не располагали), класс — не ниже первого и так далее... Так что шансов попасть в проходную часть рейтинга (первую десятку) у амбициозных молодых летчиков в тот момент не было вообще. Однако, Иван сделал «ход конем» — подав документы в отдел кадров (как принято — почтовым отправлением), он взял отпуск и отправился выяснить какие у них «с другом Сашкой» шансы на поступление и своими глазами на месте, в г. Жуковском, постараться разобраться что это за Школа и разузнать о ней все, что возможно. Времена тогда были такие, что никакой рекламы, никакого как сейчас говорят «пиара», не было и в помине. А информация о такой организации — вообще была достаточно закрытой даже для офицеров ВВС СССР.

Дальнейшие события развивались самым удивительным образом...

Иван приезжает в Жуковский, находит Летно-исследовательский институт, на территории которого находилась эта Школа, на проходной представляется: «Старший лейтенант Македон, Краснознаменный Одесский военный округ. Подал документы на зачисление в Школу испытателей, хотел бы узнать результат». Дежурный предлагает ему связаться с руководством и называет номер внутреннего телефона, набрав который Иван выходит на секретаря начальника школы Фоменко Льва Васильевича. В этот момент Лев Васильевич как раз собирался на совещание в управление летной службы Министерства авиационной промышленности, где на повестке дня стоял вопрос о приеме на обучение нового пополнения Школы. Секретарь, реагируя на звонок Ивана, докладывает своему руководителю, что на проходной его ожидает старший лейтенант Македон «по вопросу зачисления в Школу». Лев Васильевич отвечает, что сейчас будет выезжать через эту проходную на служебной машине — пусть подходит.

Иван, конечно, выполняет распоряжение — подходит к машине, в которую начальник приглашает его сесть, и вместе они едут из Жуковского в Москву.

Уже в пути Лев Васильевич разбирается с тем, что молодой человек не имеет отношения к совещанию, на которое они едут, а является всего лишь одним из претендентов, да и то (не имея минимально необходимых класса и налета) — без реальных шансов быть зачисленным. Но, начав в пути общаться со старшим лейтенантом, начальник Школы получает возможность оценить его приверженность летному делу, исключительную мотивированность на испытательскую работу, интеллект и эрудицию, юношеский задор, упоение профессией и еще целый ряд позитивных качеств, которыми Македон несомненно в достатке обладал и постарался продемонстрировать в сложившейся ситуации. В результате, пока автомобиль достиг пункта назначения, Лев Васильевич так проникся искренней симпатией к молодому летчику, волею случая оказавшемуся «в нужное время в нужном месте», что предложил ему подождать окончания совещания у проходной Министерства. Часы того томительного ожидания Иван описывал впоследствии друзьям, как «одно из сложных жизненных испытаний». Как оказалось, «старлей» не зря тогда волновался, меряя шагами пространство перед Мини-

стерством авиационной промышленности. Лев Васильевич в тот момент взял на себя смелость рекомендовать напористого летчика к зачислению и настоять на его кандидатуре, руководствуясь, скорее всего, собственными эмоциями и интуицией. Как бы то ни было, но Иван Македон уже в тот год оказался в числе слушателей Школы летчиков-испытателей.

А, «ознакомившись с этой кухней изнутри», Иван, конечно, очень стремился помочь и своему другу — Александру Галуненко: советами и информацией, что можно было сделать для продвижения в верхние позиции рейтинга претендентов на поступление. Именно он настоял на том, что шанс победить в конкурсном отборе среди лучших из лучших летчиков Советского Союза возрастает у обладате-



▲ Взгляд в небо старшего лейтенанта Ивана Македона



лей каких-то дополнительных «плюсов». Он же подсказал, что таким имеющим значение фактором может стать второе высшее, но уже инженерное образование, полученное путем заочной формы обучения.

Александр Васильевич начал поиск гражданского учебного заведения для повышения своего образовательного уровня. Писал в МАИ, ХАИ, КИИГА, Казань и т.д. Отовсюду пришли практически одинаковые ответы: обязательно необходимо иметь разрешение установленного образца от командования Воздушной Армии, и только один адресат таких требований не выставил, предлагая предоставить справку от командира части о том, что он не возражает против поступления на заочный факультет Ленинградского института авиационного приборостроения. Поэтому, предполагая негативную реакцию своего высшего начальства Воздушной Армии (строевой летчик должен только летать и не отвлекаться), упрямый старший лейтенант пошел «своим путем» — к начальнику штаба части Гончарову. Как говорит Александр Васильевич: «И человеком он был хорошим, и печать в его распоряжении имелась»... Сославшись на совет Македона (которого Гончаров тоже знал и уважал) поступить на заочное и, описав ему ситуацию (что для поступления необходима такая «формальность»), молодой офицер уговорил выдать ему такую справку, подтверждающую, что «командование части не возражает против обучения Галуненко А.В. на заочном факультете Ленинградского института авиационного приборостроения» за подписью и печатью начальника штаба. В свою очередь Галуненко заверил начальника штаба, что все сессии будут проходить зимой и летом за счет личных отпусков, и дополнительного времени он просить не будет.

Все остальные необходимые документы (включая выписку из «красного» диплома Черниговского высшего военного училища летчиков, за которой пришлось съездить в Чернигов), затруднений не вызвали. По требованию приемной комиссии абитуриент Галуненко оперативно досдал определенную академическую разницу и стал студентом-заочником сразу третьего курса по специальности «авиационное приборостроение».

Когда Александр Васильевич зашел «атаковать» Школу летчиков-испытателей на «следующий круг» (в третий раз подал свои документы на поступление), у него в резерве уже имелись определенные преимущества: кроме добытой дополнительными усилиями справки о «незаконченном высшем» инженерном образовании, за это время удалось увеличить налет и классность.

Вряд ли в данной ситуации уместно применить слово «повезло», но сложная политическая ситуация в мире сыграла на руку Александру Васильевичу (как опять не вспомнить про госпожу Фортуну!). Арабо-израильский конфликт тех лет задал работы военным аналитикам, среди выводов которых оказался (и не самый лестный) об уровне боевой подготовки летчиков ВВС СССР, принявших участие в боевых действиях на самолетах МиГ-21. Чтобы исправить упущение, срочно был разработан новый курс учебно-летной подготовки и все истребительные полки ВВС интенсивно начали его «обкатывать» со своим летным составом. Летчики приступили к освоению свободного воздушного боя (в том



числе и на предельно малых высотах) с условными противниками (своими коллегами) — один на один, пара на пару, звено на звено. Апогеем таких усиленных тренировок стал перелет полка в Туркмению, на аэродром Мары, где в жаре, над песками и барханами отрабатывались элементы «свободной охоты»: поиска друг друга и навязывания выгодных условий для ведения воздушного боя на предельно малых высотах. Азарт победы витал в воздухе и кружил головы крылатых воинов! К сожалению, имели место случаи, когда летчики, увлеченные учебным воздушным боем, теряли осмотрительность и допускали ошибки, приводившие к реальным катастрофам. Поэтому очень скоро такую жесткую подготовку в ВВС повсеместно ослабили. Однако те, кто успел ее пройти (и капитан Галуненко!), получили небывалые налеты, неоценимый опыт и стали высокими классными летчиками-истребителями.

С другой стороны, сложившаяся обстановка не благоприятствовала намерениям Галуненко стать летчиком-испытателем — каждый успешный военный летчик был в то время особенно дорог своему командованию и умышленно делал брешь в строю вверенного ему летного состава не хотел ни один здравомыслящий командир. Поэтому молодому человеку пришлось «штурмом» брать вышестоящее начальство, чтобы получить разрешение уйти из строевой части в Школу летчиков-испытателей. Вот как об этом периоде жизни А.В. Галуненко пишет Вячеслав Моисеев в своей книге «Его имя носят самолеты» (об О.К. Антонове и его ближайшем окружении).

«Наконец из Москвы пришел вызов, и предстояло получить разрешение на демобилизацию. Командиры полка и дивизии — согласились, а командующий 5 Воздушной Армией А. А. Алексенко отказал.

Все? Нет, не сдавался Галуненко и отправился в Одессу.

Сейчас Александр Васильевич вспоминает ту свою эпопею с юмором, а тогда было ему совсем не весело.

В штабе Армии он попросился к командарму. Заходи, сынок, по-отцовски принял генерал с двумя звездами на погонах и на груди. Хочу учиться на испытателя, говорит гость. И тут же услышал много совсем не ласковых слов: у нас не хватает летчиков и иди служить дальше. Домой же ехать не хочется, и за настойчивость ему взялся помочь начальник отдела кадров. А вышел он из высокого кабинета багровым: «Иди ты, капитан, знаешь куда! Меня, Героя, из-за тебя...»

Галуненко не отступает, и поздним вечером сжалился кадровик и посоветовал: надо завтра действовать через первого зама командующего — он ведь тебя знает. О, радостно встретил Галуненко недавний комдив. Объясняет летчик свои дела, а генерал обещает: сейчас решим, давай документы. Но и он вернулся.

Тут хорошо знавший Галуненко командир дивизии В.А.Обмелюхин, хоть и жалко было отпускать отличного летчика, пошел на «военную хитрость» и на учении дал ему возможность сесть на аэродроме во время прилета командующего. А там, разрешил, уже действуй по обстановке.

Приземлился Галуненко на своем «МиГе», нашел домик, где проходил разбор учений, и принялся караулить у генеральской шинели. Кончилось совещание, и



все выходят. Товарищ командир дивизии, разрешите обратиться к командующему армии, чеканит Галуненко. В лицо суровый командарм недавнего ходатая не запомнил, но едва услышал знакомую фамилию, взорвался: да я ж тебе сказал — и все прочее из крутого лексикона. Капитан стоит молча, и генерал переносит гнев на комдива: ну что ты распустил подчиненных? Сам не знаю, отвечает тот, что с ним делать: летать не может, с просьбой своей надоел — и понес на одного из лучших летчиков абсолютную напраслину.

Так он же в испытатели хочет, удивился генерал-лейтенант. Да пусть куда угодно, ведет дальше комдив, а сам показывает рукой: не высовывайся. Ну, смотри, доносится до него диалог высоких начальников. Я же не знал, что он такой никудышный. Подожди, спохватился: а чего же ты его замкомэска назначил? Да некого было, и то — временно, пока...

Улетел командующий, и тут уже дивизионный батя выговорился: ах, ты такой-разэтакий, заставил меня самому Алексенко врать».

Случилась вся эта «катавасия» весной, после чего практически все лето капитан Галуненко провел в дежурном звене. Волновался о том, как сложится его дальнейшая летная биография, но верой и правдой продолжал служить Отечеству. И вот уже осенью командир полка Зайцев вызывает зам. комэска Галуненко к себе. Там же, в кабинете, командир дивизии Обмелюхин. Начали разговорный процесс, и комдив душевно так заводит речь о том, что «уже сомневается в правильности своих действий»... Подумал, дескать, что действительно — негоже упускать из дивизии хорошего летчика в такое время, когда «каждый штык на счету»... Но теперь, когда письменное разрешение командования ушло в Москву с пакетом необходимых для зачисления документов, «обратный ход» этому процессу может «включить» только личный отказ самого претендента.

— Знаешь что, Александр, — говорит полковник Обмелюхин. — А давай ты сам откажешься от этой затеи? У меня в Тирасполе нет командира эскадрильи. Дадим тебе досрочно «майора», переведем в Тирасполь, поставим комэском... Квартира — сразу! Захочешь — пойдешь в академию, после ее окончания — стремительный карьерный рост гарантирован...

Одним словом ответил упрямец: «Отпустите!..»

Но и комдив настойчиво продолжает «гнуть свою линию»: «Да я же этих испытателей знаю! Некоторые, конечно,



▲ Генерал-майор авиации В.А.Обмелюхин



находят себя в этом ремесле... Достигают успеха... А очень многие, Саша, вместо карьеры стоят в результате ранним утром с пустой пивной кружкой и с трясуцимися руками у пивного ларька, с нетерпением ожидая его открытия!...

Опять в ответ одно-единственное: «Отпустите!»

И так, и эдак «обрабатывали» начальники своего подчиненного: и «о семье подумал бы — гол как сокол», и «перспектив-то там никаких перед тобой никто не открывает», и даже беспроектный в большинстве таких случаев «kozyрь» в ход пошел — «отправим в группу Советских войск за рубежом (Германия, Польша, Чехословакия — выбирай)» и такое прочее...

Будет лишним описывать, как сошлись на переносице упрямые брови: «Отпустите!»...

Надо отметить, что крутили пальцем у виска практически все, кто узнавал о подробностях того разговора: мало кто смог понять и принять обмен «гарантированной успешной военной карьеры с соответствующим непереносимым материальным благополучием на летную иллюзию с постоянным риском». К счастью — супруга Валентина без колебаний приняла сторону мужа. «Бог с ней, Саша, с этой военной жизнью... Познали уже...», — легко согласилась на кардинальные жизненные перемены. Отвергнутые «сытые заграницы» с их «диван-деками и хрустальными вазами» (кто жил в те годы в военных гарнизонах, тот поймет, о чем идет речь), и отказ от «звездопада» на погоны мужа не смогли внести в семью «зерно раздора». Семейный совет (а в него тогда входила и бабушка Александра Васильевича, проживающая с ними) единогласно поддержал и одобрил непоколебимую позицию своего главы семейства.

Спустя много лет судьба преподнесла Александру Васильевичу возможность еще раз вспомнить о той гипотетической «пустой пивной кружке в трясущихся руках». Будучи уже заслуженным летчиком-испытателем СССР и Героем Украины, он решил пригласить в свой уютный дом под Киевом отметить День Победы своих бывших сослуживцев со всей Украины, с которыми как-то поддерживалась связь и имелись контактные адреса. Ребята отозвались с энтузиазмом. Стали находить друг друга и договариваться о такой своеобразной «встрече однополчан». И буквально накануне мероприятия один из организаторов встречи (киевлянин Анатолий Рыбченко) случайно встретил бывшего комдива Обмелюхина. «Конечно, приглашаем!» — отреагировал на новость Александр Васильевич. Но, являясь большим любителем сюрпризов, тут же предложил до последнего не сообщать (уже генералу в отставке) о том, чей гостеприимный дом «собирает друзей» и кто именно стал инициатором встречи.

В день встречи в доме Галуненко было действительнолюдно — с детьми, женами прибывали офицеры запаса из Винницы, Чернигова, Одессы, Воронежа, Киева.... Подъезд к дому заставлен машинами, на приусадебном участке — гомон и радостные возгласы встречи старых друзей и сослуживцев.

Вячеслав Александрович Обмелюхин, как и все собравшиеся, попал в повышенный эмоциональный вихрь узнавания и общения. С интересом узнали сослуживцы и о том, как сложилась дальнейшая карьера их бывшего командира дивизии.



1975-1976 годы он являлся специалистом при Командующем ПВО и ВВС Вьетнамской народной армии (старшим группы советских специалистов, решавших задачу совершенствования боевой выучки летчиков Северного Вьетнама). Затем служил заместителем Командующего Воздушной Армии Прикарпатского военного округа. 1981-1983 годы являлся специалистом при Командующем ВВС и ПВО Эфиопии. Со всеми доверенными ему сложнейшими заданиями справлялся успешно, о чем свидетельствуют 5 орденов (один из них — иностранный) и 13 медалей.

Вряд ли он помнил все эти годы такой свой «рабочий момент», как непосредственное участие в судьбе одного из бесчисленного множества подчиненных. Поэтому, взяв слово за столом на правах хозяина, Александр Васильевич достаточно подробно рассказал о своем нелегком пути в испытатели. После чего искренне поблагодарил Вячеслава Александровича за его «военную хитрость» в общении с Командующим, которая помогла преодолеть его сопротивление, открыв путь в испытатели, и, наконец-то, выполнил то, о чем давно мечтал — спросил у своего командира, чем же тот руководствовался тогда, когда вопреки всему поддержал его стремление в Школу летчиков-испытателей. Ответ бывшего комдива поразил своей простотой: «Да я же не слепой был... Остановить на пути в испытатели тот

напор желания и стремления ни одна земная сила не смогла бы...»

Вот тут Галуненко, конечно, не удержался и со смехом напомнил о последующей попытке комдива повернуть дело вспять, сознавшись, что призрак «пустой пивной кружки» в тяжелые минуты жизни как бы подхлестывал, заставляя действовать так, чтобы вышло наперекор «унылому предсказанию».

С особым удовольствием Александр Васильевич, предварительно заказав экскурсионный автобус, отвез тогда всех своих гостей на испытательный аэродром АНТК, показав им свое поле деятельности — самолеты «Мрия», «Руслан», Ан-70 и другие антоновские машины.

И, глядя на счастливые лица собравшихся, еще раз поблагодарил судьбу за то огромное количество хороших людей, которых встретил на своем нелегком жизненном пути.



▲ Под крылом «МРИИ» вокруг гостеприимного хозяина — Н.Засуха, А.Рыбченко, В.Коваль, Ю.Мельник, В.Маслов, В.Винниченко

Глава 10.

ШЛИ. Мечта сбывается

Приказ Главкома ВВС об увольнении капитана Галуненко из рядов Вооруженных Сил в запас и приказ Министерства авиационной промышленности о его зачислении в Школу летчиков-испытателей (ШЛИ) были подписаны в первой половине декабря 1973 года. И вот — долгожданный желанный момент: распрощавшись с военной службой, в штатской одежде, с небольшим чемоданчиком в руках, Александр Васильевич ступает на перрон московского вокзала. Впереди — еще небольшой участок пути и... Слушатель Школы летчиков-испытателей (или как их с симпатией называют в Жуковском — «школьник») Галуненко сядет за ту школьную скамью, которая манила долгие годы.

Непередаваемая радость переполняла от осознания того, что учебные полеты будут проходить на знаменитом испытательном аэродроме Лётно-исследовательского института (ЛИИ), созданного еще в довоенное время, на базе подразделений еще более знаменитого Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) — колыбели отечественной авиации. И, конечно, хотелось встретиться со своим другом — Иваном Македоном, который на тот момент уже полгода как работал в ЛИИ, успешно закончив Школу.

Собственно говоря, Школа летчиков-испытателей и создавалась в 1947 году (по инициативе начальника Управления летной службы Министерства авиационной промышленности, генерала-полковника авиации, Героя Советского Союза Михаила Михайловича Громова) именно на базе ЛИИ. Здесь, в Жуковском, сформировался «конгломерат» лётно-испытательской деятельности — на одном аэродроме (самом большом в Московской зоне, а возможно и в СССР) базировались кроме ЛИИ и ШЛИ — лётно-испытательные подразделения многих советских опытных конструкторских бюро, работающих в Москве. Понятно, что на лётном поле царил особая атмосфера. Именно здесь «ковался» пик авиационного научно-технического прогресса супердержавы: на земле и в воздухе постоянно находились новинки советского авиапрома — самые современные опытные и экспериментальные самолеты, созданные в ОКБ Туполева, Ильюшина, Микояна, Сухого, Яковлева, Мясищева. Задача «попасть на этот объект» решалась совсем не просто даже для тех, кто уже был зачислен в ШЛИ. Пока шел процесс оформления пропусков, «школьников» направляли в общежитие, расположенное неподалеку от одной из проходных ЛИИ (которая называлась «Кратовская»). Именно туда и отправился Александр Васильевич по прибытии в пункт назначения.



Указанное здание оказалось ведомственным жильем гостиничного типа, где первые три этажа занимала гостиница ЛИИ, а верхние два представляли собой общежитие для «школьников». С неизменной бабушкой — «божьем одуванчиком» на вахте, которая, посмотрев паспорт и сверив его со списком новых слушателей, гостеприимно заулыбалась: «Один такой орел уже поселился. Я тебя в ту же комнату направляю».

«Орлом» оказался старый знакомый — Валера Шляхов, с которым судьба неоднократно сталкивала на совместных учениях двух летных полков, базировавшихся в Одесском военном округе (Галуненко — Маркулешты, Шляхов — Буялык). Вообще — авиация, несмотря на свой грандиозный, казалось бы, размах, на самом деле представляет собой достаточно тесный круг единомышленников. Человек, достигший определенного успеха в этой сфере деятельности, попав в авиационный круг любого месторасположения и назначения, обязательно найдет тех, с кем уже приходилось сотрудничать или взаимодействовать в той или иной степени. Эту истину в очередной раз подтвердило постепенное прибытие в общежитие «новобранцев», зачисленных в ШЛИ вышеуказанным приказом. Как оказалось, этот набор был семнадцатым с момента организации Школы и составил 17 человек (11 — из числа военных летчиков и 6 летчиков, направленных различными предприятиями и организациями). Первые моменты знакомства друг с другом озарялись радостью узнавания, поиском общих знакомых, а уже через некоторое время все увлеченно включались в общий разговор, интересующий каждого «окрыленного»: о накопленном летном опыте, освоенных самолетах, однополчанах, интересных ситуациях и происшествиях в воздушном пространстве и на земле и т.д.

В центре внимания, конечно, оказался «старожил» Жуковского — Иван Македон, который при первой же возможности примчался к своему другу, обнаружив «на точке базирования» уже целый «дружеский коллектив». Ивана забросали вопросами, на которые он неизменно дружелюбно и ответственно отвечал, храня в памяти свое еще совсем недавнее, точно такое же, пребывание в статусе новичка. Советы и рассказы Ивана пришлись как нельзя кстати, настроив собравшихся на нужный лад. А окончательно привела их в «боевую готовность» состоявшаяся в первые же дни встреча с начальником Школы — заслуженным летчиком-испытателем СССР, генерал-майором авиации Львом Васильевичем Фоменко.

Лев Васильевич ознакомил с программой обучения: за полтора года предстояло изучить теоретические основы испытаний и пройти практику на различных самолетах — порядка 10-12 типов. Он рассказал начинающим испытателям о сути профессии и о том, на чем базируются подходы к овладению ею. На основании многолетнего опыта работы была доказана необходимость освоения за короткий период большого количества типов самолетов. Именно таким способом можно достичь крайне необходимого для испытателя искоренения стереотипа привыкания к одному типу воздушного судна и навыков



пилотирования, отработанных до автоматизма. То, что хорошо для обыкновенных полетов — заученные и доведенные до автоматизма действия, осуществляемые как в штатном режиме полета, так и при отказах тех или иных самолетных систем — для испытателя становятся «лишним балластом», от которого необходимо было избавиться. Так как при возникновении нестандартных ситуаций, которыми богата испытательная работа, заученный автоматизм может принести больше вреда, чем пользы. Лев Васильевич указал на то, что каждый из слушателей начинает с чистого листа собственноручно писать собственную характеристику летчика-испытателя, которая будет зависеть только от качества его работы по освоению методики летных испытаний в теории и на практике и уровня достигнутых результатов.

Как видим, эти наставления Александр Васильевич не только воплотил в жизнь, но и навсегда сохранил в своей памяти.

Конечно, они — те мудрые слова — стали путеводной звездой. Все 17 человек, внимавшие им, прибыли в ШЛИ исключительно по зову сердца, на пике стремления стать летчиком-испытателем.

Старостой своей группы мужчины единогласно избрали (а руководство ШЛИ одобрило) Римаса Станкявичуса, который закончил Черниговское летное училище на два года раньше, чем Александр Галуненко (при этом впоследствии служил в Марах, где и общался с Александром Васильевичем во время проходивших там учений Маркулештского полка).

Майор запаса Станкявичус оказался в 17-ом наборе не только старшим по воинскому званию, но и обладателем самого богатого опыта боевых вылетов, приобретенного в Египте. Пресловутая прибалтийская медлительность обошла стороной энергичного и жизнерадостного Римаса, который в рабочее время был ответственным и дисциплинированным старостой, а в «вольную» часть суток становился «душой компании», собственными энергетизмом и харизмой объединяя и сплачивая коллектив. В первые месяцы учебы, когда одноклассники со своими семьями были разбросаны по съемным квартирам в разных точках Жуковского, задача «единения» Римасом решалась, но со значительными усилиями. А когда, наконец-то, предыдущие



▲ Начальник ШЛИ, заслуженный летчик-испытатель СССР Фоменко Лев Васильевич



выпускники разъехались и весь набор обрел возможность собраться под одной крышей (в общежитии ШЛИ), начался совершенно новый этап жизни. Коммунально-семейный. Жили — одной большой и дружной семьей: вместе преодолевали проблемы (общие и индивидуальные), праздновали праздники и всегда шли на помощь друг другу. И песня из кинофильма «Нормандия-Неман», которую на каждом мероприятии Римас обязательно запевал, а все остальные подхватывали:

В небесах мы летали одних,
Мы теряли друзей боевых.
Ну, а тем, кому выпало жить,
Надо помнить о них и дружить...

стала своеобразным гимном семнадцатого набора ШЛИ.

В одном из своих опубликованных рассказов («Грехи наши») другой летчик-испытатель, доктор технических наук, в одно время — президент международного Общества расследователей авиационных происшествий Овчаров Всеволод Ефимович, с которым я тоже имела честь быть знакомой и общаться, так описал «дух» общежития своей Школы летчиков-испытателей:



▲ 17-ый набор слушателей Школы летчиков-испытателей, нижний ряд слева направо: А. Комаров, В. Пугачев, Н. Садовников, С. Савицкая, В. Абрамов, А. Кнышов, В. Абакумов, В. Дралин, верхний ряд: В. Архипенко, Ю. Вязанкин, А. Артюхин, В. Заболотский, Б. Швалев, В. Шляхов, Р. Станкявичус, А. Галуненко, В. Хатковский, В. Александров



«В общежитии, где будущие летчики-испытатели сбиты в один гурт так, что не только с утренней зарядки до вечернего отбоя все общее, но и сны во многом совпадают, сам воздух наполнен здоровьем, энергией, специфическим мужественным юмором и ароматом уважительного дружелюбия. Естественно, что посылки от жен и матерей идут на общий стол, дни рождения собираются воедино и празднуются сообща, а самостоятельные вылеты на новых самолетах, которые у будущих испытателей случаются довольно часто, дополняют номенклатуру праздников, делая их чуть ли не еженедельными. И тогда в общежитии составляются и обтягиваются обойной бумагой столы, распахиваются окна и возникают изысканные блюда на основе консервов в томате, мяса из летной столовой и зелени с базара. Через какие-нибудь полчаса — час под аккомпанемент гитар идут песни — курсантские и летчицкие, народные и цыганские, оруджавые и высокие, сентиментальные и оканные...

И местный комар, тощий и злобный, молча и сурово летящий вперед с нацеленным жалом, ударившись в проеме распахнутого окна о густую атмосферу из песен и счастья, сваливается в безнадежный штопор, выравнивает у самой земли и уходит восвояси, предупреждая других, что здесь попить кровушки не обломится».

Прочитав эти строки, Александр Васильевич полностью согласился с их автором: «Именно так оно и было!»

Но: «делу — время, потехе — час». Больше, чем что бы то ни было, слушателей ШЛИ объединяла единая высокая цель: стать летчиками-испытателями. Отличными и высокопрофессиональными. На это все, без исключения, не жалели ни сил, ни времени... Тем более, что в Школе было все необходимое, чтобы обеспечить реализацию задуманного.

Теоретическую подготовку по профилирующим предметам в виде лекций и курсовых работ проводили лучшие специалисты ЛИИ (летно-исследовательского института), ОКБ (опытных конструкторских бюро), управления летной службы МАП, а также известные корифеи-испытатели различных предприятий.

«Школьники» получили возможность живого общения с легендами испытательного мира, собственными кумирами и «идолами»: летчиками-испытателями, Героями Советского Союза Михаилом Михайловичем Грозовым, Сергеем Николаевичем Анохиным, Владимиром Сергеевичем Ильишиным, Марком Лазаревичем Галлаем, Александром Александровичем Щербаковым, Александром Васильевичем Федотовым.

Кадровый состав ШЛИ поража́л своим профессионализмом и преданностью делу. Лекции по профилирующим предметам В.П.Масленникова, И.М.Пашковского, Б.А.Лопухова, О.Г.Константинова могли служить образцом неординарности, колоритности, как сейчас принято говорить — инновационности. Эти люди, влюбленные в свои предметы, в мастерство преподавания вложили не только огромный профессионализм, но и душу, принадлежащую авиации.

Несомненно, огромное значение имели практические занятия, когда в реальных полетах на различных типах самолетов отрабатывалось все, изученное



в теории. На этом этапе профессионализм инструктора играл решающую роль. И руководство ШЛИ, прекрасно это осозная, вопросу подбора и подготовки инструкторского состава уделяло особо значимую роль. В результате — практическая подготовка в ШЛИ осуществлялась на пике методического мастерства и отдачи. Основным принципом преподавания при этом был: «Делай как я», умноженный на умение доступно рассказать и корректно показать все, что должен освоить обучаемый. Всем этим набором тонкостей летно-испытательского обучения в полной мере владели инструкторы М.М.Котельников, О.В.Дружинин, А.С.Левченко, В.И.Кирсанов, В.И.Короткий и А.И.Фирсов, которые научили слушателей не только элементам методики летных испытаний («импульсам», «дачам», установившимся и неустановившимся скольжениям, «виражам-спиральям» и вынужденным колебаниям), но и сверхсложным элементам, таким как: сваливание и штопор, выключение двигателя на взлете и посадке, остановки и запуски двигателя в полете (в том числе и на одномоторных истребителях). Многие выпускники ШЛИ, ставшие при их непосредственном участии успешными летчиками-испытателями, на всю жизнь остались благодарны своим наставникам за полученные уроки высшего летного мастерства.

Однако, для летно-испытательной работы безукоризненное летное мастерство — лишь одна компонента профессионализма. Не менее важно было научить будущих испытателей самостоятельности в принятии и реализации решений. Для достижения такой цели в арсенале инструкторов ШЛИ применялся

свой комплекс методик и подходов. Например — жесткие сроки изучения матчасти при освоении новых типов самолетов и совсем малое количество контрольных полетов. О готовности лететь на новом типе самостоятельно принимал решение сам слушатель, а инструктор, контролируя ситуацию, делал вывод об объективности самооценки слушателя.

Кульминацией подготовки испытателя в соответствии с программой обучения был



▲ Летная группа инструктора О.В.Дружинина (третий слева) на этапе завершения обучения в ШЛИ В.Хатковский, А.Пугачев, А.Галуненко



своеобразный «дипломный проект» — первый вылет на «новом» типе самолета без вывозных полетов (это был Су-15) с предоставлением отчета о выполненном полете, включающем изложение оценки взлетно-посадочных и летных характеристик. Что было необходимо не только для привития навыков освоения новой техники, но и формирования умения дать объективную оценку «нового» самолета, базирующуюся на опыте уже освоенных типов воздушных судов.

С высоты достигнутого опыта Александр Васильевич особо высокую оценку высказывает в адрес начальников Школы своего периода обучения. Так случилось, что набор начал учебу под руководством Льва Васильевича Фоменко, который уже в 1974 году ушел на повышение — стал начальником управления летной службы Министерства авиационной промышленности, передав бразды правления Герою Советского Союза, заслуженному летчику-испытателю СССР, Федору Ивановичу Бурцеву. Федор Иванович — личность бесспорно тоже легендарная, выдающаяся, неординарная. Его авторитет корифея испытательной работы, присущие ему мудрость, интуиция и добросердечие при работе начальником ШЛИ оказались неимоверно востребованными и нужными обществу.

Учебную деятельность слушатели ШЛИ совмещали с реальной практикой — время от времени они привлекались в качестве вторых летчиков на те или иные несложные испытательные полеты на освоенных типах самолетов в ЛИИ, или других предприятиях. Александру Васильевичу, например, удалось участвовать в нескольких испытательных полетах проводимых ЛИИ на самолете-лаборатории бомбардировщике Ту-16. Многим из 17-го набора удалось поучаствовать и в проведении интенсивных (как по срокам, так и количеству) летных ресурсных испытаний самолета Як-40 на серийном авиационном заводе в Саратове. Откомандированным туда на целый месяц Галуненко и Садовникову удалось выполнить по 240–250 испытательных полетов с налетом около 150 часов. Это давало опыт, общее представление об организации подготовки и характере самого процесса проведения летных испытаний.

А в целом, за весь период обучения в ШЛИ, Александр Васильевич освоил по различным видам полетов и элементам методики летных испытаний 11 типов самолетов: Л-29, МиГ-21, Су-7, Су-9, Су-15, Як-28, Як-40, Ил-18, Ту-16, Ан-24, Ан-26.



▲ Начальник ШЛИ с 1975 года, заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза Бурцев Федор Иванович



Окончание обучения таило в себе сюрприз: новый начальник ШЛИ Бурцев (по его словам — руководствуясь принципами демократии) предложил каждому выпускнику в письменном виде изложить и обосновать свои пожелания по дальнейшему трудоустройству. «Реализовать мечты» Федор Иванович не обещал, но гарантировал личное содействие в направлении именно туда, куда будет указано (естественно, при наличии потребности этого предприятия в пополнении летчиками-испытателями).

Полет мечтаний каждого выпускника, конечно, корректировался абсолютно индивидуальными критериями, включая и такие, как наличие знакомых и друзей, близость столицы, климатические условия, наличие жилья, комфорта для семьи и др.

Среди потенциальных мест работы — арсенал предприятий Министерства авиационной промышленности, восемь ОКБ, ЛИИ, полтора десятка серийных авиационных заводов.

Иван Македон настоятельно рекомендовал ЛИИ, уже ставший ему родным, но Александр Васильевич считал, что это предприятие успело растерять былую славу центра авиационной мысли, значительно снизив количество заказных и специальных исследовательских работ. К тому же, центр тяжести в летно-испытательной работе ЛИИ переместился на ОКБ, которые имели свои кадры профессиональных летчиков-испытателей.

Специфика серийных заводов тоже не прельщала Александра Васильевича. Работа там летчика-испытателя по выполнению плановых сдаточных полетов, не обремененная первыми шагами опытного самолета, казалась ему монотонной и поэтому неинтересной.



Хотя она очень высоко ценилась производителями самолетов и руководством предприятий, что подтверждалось правительственными наградами, первостепенностью в жилье, достойном денежном вознаграждении и другими привелегиями, существующими на таких предприятиях.

Александр Васильевич для себя решил сразу, что предпочтение отдаст именно ОКБ, так как считал работу там самой интересной с точки зрения но-

▲ В музее авиации в г.Монино слева направо: А.Галуненко, В.Заболотский, Е.Швалева, В.Галуненко с сыном Женей



визны разрабатываемых проектов самолетов, их первых взлетов и первых шагов в неизведанные еще характеристики. Оставалось определиться с выбором одного из многих. Учитывая собственную немалую летную практику (включая уникальные воздушные бои) на различных модификациях МиГ-21 в училище и армии, новоявленный летчик-испытатель Галуненко остановил свой выбор на микояновском ОКБ.

Зачитывая приказ Министра авиационной промышленности о распределении 17-го выпуска летчиков-испытателей 4 класса на своеобразном «выпускном», в торжественной обстановке актового зала, начальник управления летной службы МАП Лев Васильевич Фоменко сдержано, но все-таки выражал свое довольство — планам большинства выпускников этот приказ давал «зеленую улицу». Однако Александр Васильевич, услышав свою участь одним из первых (в соответствии с алфавитным порядком), просто замер от неожиданности и разочарования. **Киевский механический завод!!!** Воображение офицера запаса нарисовало мрачную картину — некое промышленное предприятие по производству механизмов (тракторов, станков, сеялок или чего-то подобного) имеет в своем распоряжении авиатранспортное подразделение, куда и запросили (непонятно зачем?!!) одного из выпускников ШЛИ.



▲ Выпускное фото 17-го набора ШЛИ. Нижний ряд: все инструкторы и преподаватели (кроме Савицкой) слева направо — А.С.Левченко, С.Е.Савицкая, В.И.Короткий, М.М.Котельников, Н.И.Майков, О.Г.Константинов, Ф.И.Бурцев, В.И.Кирсанов, Б.А.Лопухов, О.В.Дружинин, А.И.Фирсов. Верхний ряд: слушатели В.Хатковский, А.Комаров, Ю.Вязанкин, А.Кнышов, А.Пугачев, В.Абакумов, В.Дралин, В.Архипенко, В.Александров, В.Абрамов, Н.Садовников, В.Шляхов, Р.Станкявичус, А.Галуненко, А.Артюхин, Б.Швалева, В.Заболотский.



Сегодня Александр Васильевич со стыдом признается в том, что ни он, ни его коллеги тогда не знали, что за «серым» названием «Киевский механический завод» было зашифровано ОКБ имени О.К. Антонова. А тогда — эмоционально устойчивый и уравновешенный летчик, как ни старался, но не смог придать своему облику если не радость, то хотя бы равнодушие. На организованном тут же банкете его крайне удрученный вид не остался без внимания. Лев Васильевич, зачитывавший исторический приказ, подошел, чтобы лично выяснить причину уныния одного из выпускников. Александр Васильевич прямолинейно раскрыл свое неудовлетворение. На что бывший начальник ШЛИ задорно рассмеялся: «Да мы же тебя в качестве своего «kozyря» туда направляем!» И рассказал, что микояновская фирма в этом году летчиков не просила, а его друг и однокашник Борис Степанов (летчик-испытатель фирмы Антонова) со своим руководителем — начальником ЛИС Афанасием Афанасьевичем Круц «челом били»: просили отобрать лучших из лучших по своим специфическим критериям. «К тому же только у тебя фамилия на «ко» заканчивается, так что, как говорят, сам Бог велел тебе на Родину отправляться», — хитро подмигнул выпускнику Лев Васильевич: «За этот механический завод, ты еще благодарить меня будешь!»

Тут Александр Васильевич спешит вставить ремарку — «А ведь так оно и вышло!»

Остальные ребята тогда искренне радовались полученным назначениям: Саша Артюхин и Витя Дралин попали в ОКБ Туполева, откуда и были направлены учиться в ШЛИ; Володя Архипенко — в ОКБ Мясищева (его направляла на учебу эта фирма), Толя Кнышов, как и хотел, попал в ОКБ Ильюшина.

Витя Александров, Витя Заболотский, Саша Пугачев, Коля Садовников, Римас Станкявичус, Витя Хатковский и Боря Швалев остались в желанном ЛИИ (Садовникова через некоторое время, по его убедительной просьбе, перевели в ОКБ Сухого).

Володя Абакумов был распределен на Саратовский, Вася Абрамов на Горьковский, Саша Комаров на Тбилисский, а Валера Шляхов — на Самарский авиазаводы.

К 17-му набору по просьбе председателя ЦК ДОСААФ, трижды Героя Советского Союза, легендарного маршала авиации А.И.Покрышкина, уже в процессе учебы присоединилась и Светлана Савицкая (летчица-спортсменка ДОСААФ, дочь маршала авиации Е.Я.Савицкого). Ее целью было научиться летать на МиГ-21, чтобы установить женские мировые рекорды на этом самолете. Она достигла поставленной тогда цели — и МиГ-21 освоила успешно, и планируемые рекорды выполнила. Но в тот момент (вместе с Юрой Вязанкиным) ее перевели продолжать учебу в следующем наборе, закончив который, она была распределена на НПО «Взлет» Министерства радиопромышленности (фирма В.С.Гризодубовой). Через два года Светлана перешла в ОКБ А.С.Яковлева, а через несколько лет попала в женский набор отряда космонавтов и, дважды (1982г. и 1984г.) слетав в космос, стала дважды Героем Советского Союза. После



этого Светлана Савицкая стала депутатом Государственной Думы Российской Федерации и возглавила Федерацию авиационного спорта России.

Итак, дружный и сплоченный за время учебы 17-ый набор ШЛИ разлетелся в разные стороны, сохраняя в сердцах память о периоде обучения, самой ШЛИ и своих собратьях по ней, но — уже ставя перед собой новые, еще более высокие цели.

По-разному сложились судьбы «однокашников». Кто-то достиг намеченных вершин, а кто-то совершенно преждевременно ушел в мир иной. За 25 лет летной работы 17-й выпуск стал одним из самых «звездных» за всю историю Школы: пять Героев и девять заслуженных летчиков-испытателей СССР и РФ.

Но за успешностью одних, к сожалению, таится и обратная сторона медали...

Через полгода после того как Александр Галуенко закончил ШЛИ и начал работать в ОКБ О.К.Антонова, погибает его друг Ваня Македон, проработавший в ЛИИ немногим более двух лет. 29 октября 1997 года Иван попадает в аварию во время испытательного полета на самолете Су-15, и, получив самые сложные травмы, уходит из жизни 23 ноября 1997 года.

Борис Швалев погиб через два года после выпуска — 20 августа 1977 года, при выполнении демонстрационного полета в г. Жуковском на самолете Л-29.

Трагическая судьба оказалась и у старосты Римантаса-Антанаса Антанос Станкявичуса. В ЛИИ у него был стремительный карьерный рост. Через два года после выпуска его включают в группу летчиков-испытателей для подготовки к управлению космическими аппаратами и овладению профессией космонавта без отрыва от работы летчиком-испытателем (вместе с И.Волком, А.Левченко, О.Кононенко, Н.Садовниковым и А.Щукиным). Римас много летает по различным программам на истребителях, а также занимается отработкой специальной летной программы на «Буряне». Получает звание «Космонавт-испытатель». Ему присваивают почетное звание «Заслуженный летчик-испытатель СССР». Но 9 сентября 1990 года, во время выполнения демонстрационного полета на самолете Су-27 в итальянском городе Сальгареда, он разбивается на глазах многочисленных зрителей.

Яркой, но до боли непродолжительной, оказалась карьера Героя Советского Союза, заслуженного летчика-



▲ Заслуженный летчик-испытатель СССР Римас Станкявичус



испытателя СССР Николая Садовникова. На фирме Сухого он провел ряд ответственных и сложных испытаний на самолетах Су-27, Су-25, Су-24. На Су-25 осуществлял боевые вылеты в Афганистане. Во время испытаний два раза катапультировался при возникновении сложнейших отказов техники, когда и получил повреждения позвоночника, из-за которых был списан с летной работы. Умер в 1994 году.

Василий Абрамов, летая на истребителях МиГ на Горьковском авиазаводе, тоже получил повреждение позвоночника, в связи с чем был списан с категории сверхзвука, перевелся на Смоленский авиазавод, выпускающий Як-52, где продолжил летать, но вскоре по болезни был списан с летной работы. Умер в 2000 году.

Валерий Шляхов пять лет испытывал самолеты на Самарском авиазаводе, а затем (по рекомендации Александра Васильевича) перевелся в ОКБ О.К.Антонова. Провел ряд ответственных испытаний на различных антоновских самолетах. Возглавлял отраслевую инспекцию по безопасности полетов. Заболел, был списан с летной работы. Умер в 2010 году.

Александр Артюхин — воспитанник ОКБ А.Н.Туполева, провел ряд сложных и ответственных испытаний туполевских самолетов, за что удостоен звания Герой России и звания «Заслуженный летчик-испытатель СССР». Умер в 2010 году.

Александр Пугачев летал в ЛИИ, был достаточно перспективным летчиком-испытателем, но через три года работы в результате испытаний травмировал ушные перепонки и частично потерял слух, в связи с чем был списан с летной работы.

Виктор Хатковский (муж Светланы Савицкой) летал в ЛИИ. Будучи командиром экипажа на самолете Ту-134, при заходе на посадку в сложных метеоусловиях, с заходом не справился. В результате чего произошло столкновение самолета с холмистой поверхностью земли. Экипаж и служебные пассажиры погибли, в живых остался один Виктор, получивший огромное количество травм различной тяжести.

Этот печальный перечень трагических событий в очередной раз подтверждает, что профессия летчика-испытателя является одной из самых сложных и опасных... Однако понимание этого не останавливает стремления самых смелых и романтических представителей рода человеческого освоить эту крайне необходимую обществу профессию.

Первыми испытателями были, бесспорно, те смельчаки, которые поднимали в небо первые летательные аппараты тяжелее воздуха. Как правило, доверить свою жизнь неизвестному самолету на заре авиации решались сами непосредственные создатели первых воздушных судов — начиная от братьев Райт... Но дело конструктора — создавать свою крылатую машину. А если бы не было «горячих голов», стремящихся с риском для жизни поднимать в небо «творения рук человеческих» — появление и развитие авиации оказалось бы под огромным сомнением... И стремительный научно-технический прогресс задачу «ввода в строй» новой авиационной техники только усложнил. Какая же неземная сила толкает отдельных отчаянных парней поднимать ввысь неизвестную конструкцию, именуемую опытным экземпляром нового самолета?



Прошу Александра Васильевича дать ответ на этот, в некоторой степени, риторический вопрос.

— *Летно-испытательная работа — дело опасное, но в тоже время, на мой взгляд, только она дает настоящему мужчине возможность реализовать свой потенциал — как психофизиологический, так и интеллектуальный. Это захватывающая и интересная деятельность, требующая полной самоотдачи, абсолютной собранности и профессионализма. Она требует столько внимания и дает столько впечатлений, что ни на какие другие чувства человека уже не хватает. Работать плохо просто нельзя — в лучшем случае тебе перестанут доверять, в худшем — размер трагических последствий трудно даже представить.*

Испытатель начинается с повседневной скрупулезной работы над заданием и одновременно — над самим собой. Со временем идеальная точность в работе становится одним из важных свойств личности испытателя. Его профессиональный рост, процесс становления, выращивает в нем свободу действий (естественно, предоставляемую и создателями самолета). Но эта свобода под контролем разума переходит в чувство ответственности, дающее право на выбор. Испытатель лично сам принимает окончательное решение в критических ситуациях, когда под угрозой жизнь экипажа, да и его собственная, судьба самолета, в который вложен огромный напряженный труд тысяч специалистов...

Испытательная работа, при общем объединяющем понятии «впервые и новый», включает в себя определенные, отличающиеся друг от друга, направления. Так, испытания первого опытного экземпляра самолета, его первые шаги и проведение первого этапа испытаний осуществляются летчиками-испытателями КБ (конструкторских бюро). В дальнейшем к испытаниям привлекаются летчики-испытатели заказчика (как правило — это летный состав военных или гражданских ЛИИ (летно-исследовательских институтов) и НИИ (научно-исследовательских институтов), которые вместе с испытателями КБ продолжают выполнять программу испытаний до полного ее окончания и получения сертификата летной годности на тип самолета. После того, как самолет принимается в серийное производство, на серийных заводах (после выпуска каждого очередного экземпляра) осуществляется небольшая серия точных полетов (3-5) для проверки работоспособности всех самолетных систем и оборудования. Для выполнения таких испытаний на каждом серийном заводе имеется свой летно-испытательный состав.

Так что работа испытателей — неоднородная и неоднозначная. Единственное, что обязательно должно быть у каждого испытателя — немыслимая любовь к своей профессии. Без этого — никуда. Никакими материальными благами или перспективами высоких наград невозможно «подтолкнуть» человека к выполнению испытательных полетов. Да и, к сожалению, не всегда материальное благополучие и адекватное моральное поощрение сопровождают летно-испытательную работу. Повторюсь — только искреннее стремление



преодоления трудностей ради высокой цели служения развитию авиации являются фундаментом и основой этой уникальной профессии...

К счастью — ряд выпускников 17-го набора ШЛИ и сегодня жив-здоров. Достигнув пенсионного возраста, кто отдыхает, а кто продолжает заниматься общественной деятельностью.

Александр Комаров много лет проработал на Тбилисском авиазаводе, по рекомендации Анатолия Кнышова был переведен в ОКБ С.В.Ильюшина, где провел ряд важных испытаний, за которые удостоен звания Герой России и звания «Заслуженный летчик-испытатель РФ».

Виктор Заболотский, работая летчиком-испытателем в ЛИИ, был включен дополнительно в группу для подготовки к управлению космическими аппаратами, занимался отработкой специальной летной программы «Буран». Удостоен звания «Заслуженный летчик-испытатель СССР».

Виктор Александров, после окончания ШЛИ работал в ЛИИ, проводил ряд ответственных испытаний на различных самолетах, за что ему присвоено почетное звание «Заслуженный летчик-испытатель СССР».

Владимир Архипенко, работая в ОКБ Мясищева, поднял в небо и провел испытания самолета ВМ-Т с 2 ГТ (кислородным баком «Энергия»), М-17 «Страто-



▲ С «однокашниками» Анатолием Кнышовым и Владимиром Абакумовым (в центре), Жуковский, 2011 год



сфера» и М-55 «Геофизика». Установил 7 мировых авиационных рекордов на самолете М-17. Имеет звание «Заслуженный летчик-испытатель СССР».

Виктор Дралин много лет добросовестно проработал в ОКБ А.Н.Туполева летчиком-испытателем, провел ряд ответственных испытаний туполевских самолетов.

А с некоторыми «однокашниками» Александра Васильевича даже удалось встретиться и пообщаться.

Кнышов Анатолий Николаевич — Герой Российской Федерации, летчик-испытатель:

— Общаясь со своими коллегами-летчиками, я все больше и больше убеждаюсь в том, что нас объединяет тот первый порыв в небо, который был в жизни каждого из нас 50 лет назад — в тот день, когда впервые человек полетел в космос. То событие мирового масштаба повлияло на мировоззрение буквально каждого из нас. Если о себе говорить, то меня оно застало на Украине (родом-то я оттуда) в городе с многозначительным названием Счастье. Мы с братом-близнецом и родителями сажали картошку в огороде. И тут в небе неожиданно появился и пролетел прямо над нами самолет По-2! И — снижается где-то в наших краях, за холмом. Мы с братом бегом туда. Увидели, что самолет стоял на земле, пока его экипаж решал какие-то вопросы, после чего — взлетел прямо на наших глазах. Нашему восторгу не было предела — ведь первый шаг в авиацию к тому моменту мы уже успели сделать: занимались в авиамodelьном кружке, а тут такое потрясающее событие. И представьте себе — в тот же день мы узнаем, что Юрий Гагарин полетел в космос! Был громадный эмоциональный всплеск, который выразился в юношеском порыве: «Если он смог, то почему бы и нам этого не сделать?!» Можно предположить, что в отдельных людях изначально заложена особая подъемная сила, которую такие вот эмоциональные потрясения как бы выпускают наружу. А она — эта сила — уже ведет человека в летчики и космонавты, преодолевая земное притяжение. Но не всем она дана. И одной этой силы мало — нужно еще крепкое здоровье, отличная физическая форма, хорошая теоретическая успеваемость (развитое мышление).



▲ Курсант аэроклуба Анатолий Кнышов

В общем, мы с братом решили записаться в Ворошиловградский аэроклуб, аэродром которого располагался в поселке имени Щорса. Наша школа стояла на холме в 10 километрах от аэродрома, и мы часто утром и вечером могли



наблюдать, как над зеленым полем аэродрома курсанты аэроклуба выполняли парашютные прыжки, взлетали и садились самолеты. А в районе над нашей школой находилась пилотажная зона для отработки различных фигур пилотажа — для начинающих летчиков аэроклуба здесь всегда определялся характерный ориентир, по которому курсанты ориентировались, отрабатывая навыки сложного пилотажа, выполняя задание согласно летной программе подготовки.

Под впечатлением от массы авиационных событий 12 апреля 1961 года мы сели на велосипеды и отправились делать свои первые шаги в небо.

Весной 1964 г., учась в 10-м классе, сделали первые парашютные прыжки, а летом того же года, за 3 месяца, совершили по 70 прыжков. Осенью, в летном отделении аэроклуба, мы приступили к освоению самолета Як-18У. Утром учились в школе — часов 5-6 занятий, после чего — возвращались домой, готовили себе еду, обедали, выполняли необходимые дела по хозяйству и в 17.00 отправлялись автобусом в Ворошиловград, где занимались в аэроклубе до 10 часов вечера. Занятия были по теории аэродинамики, навигации, конструкции и прочности самолета, правилам полетов и т.д. Потом — наземная подготовка, экзамены, допуск к полетам. Инструктора были исключительно из числа военных, фронтовиков, а значит — кроме знаний и навыков прививали нам еще и дисциплинированность, мужество и любовь к небу.

Это был наш выпускной класс, а значит — надо было готовиться и к выпускным экзаменам в школе. Одноклассники, учителя — все уже знали о нашем увлечении, смотрели на нас с уважением. Но экзамены никто нам отменить не мог. Начальник аэроклуба — полковник в отставке Пантюшин решил отстранить нас от полетов, чтобы ничто нас не отвлекало от подготовки к экзаменам. Однако мы умудрились взять у директора школы справку о том, что полеты в мае месяце на нашу успеваемость не повлияют, и нас были вынуждены вернуть в аэроклуб. Там нам уже выдали военную форму, в которой мы и ходили в школу сразу после утренних полетов. В школе же шла пора консультаций, во время которых все внимание было не на предмет, а на нас с братом — где и как мы летаем, не страшно ли нам и т.д. А в день экзаменов порядок действий был наоборот: с утра мы шли в школу, а сразу после экзамена — на полеты. И получилось, что к моменту сдачи последнего экзамена в школе мы оба уже летали самостоятельно на самолете без инструктора. При этом я школу закончил с серебряной медалью, а у брата — всего на одну «четверку» больше. Вот что делает с молодыми людьми настоящее желание летать, добиваться успехов!

Если честно — выбирать, в какое училище поступать, мне лично не пришлось. На основании рекомендаций наших опытных инструкторов аэроклуба, военкомат встречал нас уже с готовыми предложениями: кому в истребители предлагали, кому — в бомбардировочную авиацию и т.д.

Поступил я туда, куда мне военком и предложил — в Армавирское высшее военное училище летчиков ПВО страны. Именно там, еще в бытность курсантом третьего курса, я стал участником встречи с выпускником нашего училища —



Героем Советского Союза, заслуженным летчиком-испытателем СССР Федотовым А.В.. Эта встреча очень запала мне в душу! Пришел к нам тогда Александр Васильевич в гражданской одежде, но такой мужественный, подтянутый. Рассказывал о новых боевых возможностях перспективных летательных аппаратов. На трибуне держался раскованно, на вопросы отвечал доброжелательно. И так интересно рассказал о своей испытательной работе, что мне лично очень захотелось пойти по его стопам.

Учился я так старательно, что даже был Ленинским стипендиатом. Если остальные курсанты получали денежное довольствие в 15 рублей, то я — целых 40! Окончил училище, конечно, с отличием.

В середине 70-х годов XX века в стране шло перевооружение системы войск ПВО, на вооружение поступали новейшие образцы боевой техники для этого вида войск. АВВАКУЛ — Армавирское высшее военное авиационное Краснознаменное училище летчиков стало готовить летчиков-истребителей с перспективой на новое поколение боевых самолетов. Выпускники училища получали дипломы о высшем инженерном образовании: летчик-инженер и уровень летной подготовки — летчик-истребитель 2-го класса. На вооружение тогда только-только поступил новый секретный самолет — Су-15. И нас, лучших курсантов того времени (24 человека из 350 на курсе), отобрали для освоения этого «чуда техники». В Центре боевой подготовки мы, курсанты 4-го курса, прошли переучивание на сверхзвуковой самолет Су-15. После успешной сдачи го-

сударственных экзаменов и завершения переподготовки на новый самолет мне, как отличнику учебы, было предоставлено право выбора места дальнейшей службы. А вариантов этого выбора оказалось крайне мало. Точек, где эксплуатировались Су-15, было всего три — Прибалтика, Краматорск, Севастополь. Я выбирал-выбирал (в первую очередь хотелось туда, где максимальная интенсивность полетов!) и оказался все-таки в Крыму. Тогда на южные рубежи нашей Родины достаточно часто покушались со стороны Турции, и поэтому в Крыму было сосредоточено очень много авиации. 8 аэродромов!

В 1970 году через наше воздушное пространство отец и сын Бразинскасы угоняют в Турцию самолет Ан-24, следовавший из Батуми в Краснодар. Как это — через контролируемый нашим полком ПВО район воздушного пространства



▲ Военный летчик А.Кнышов



угнали самолет?! Полк садят в готовность номер один. А я и мои товарищи — летчики пока еще подготовлены до уровня 2-го класса, а значит — могли быть в боевой готовности только в дневное время! Ставиться задача нас быстрее подготовить, летали днем и ночью по пять дней в неделю, но, конечно, соблюдалась последовательность выполнения программы боевой подготовки, через короткое время мы были готовы к уровню 1-го класса. Не было бы счастья, да несчастье помогло!

В 1972 году я уже имел 1 класс, а моя военная судьба получила неожиданный поворот. После даманских событий (от автора — вооруженные столкновения между СССР и КНР 2 марта и 15 марта 1969 года в районе острова Даманский, на реке Уссури в 230 км южнее Хабаровска) ПВО страны того региона было решено значительно усилить. И новые самолеты Су-15 направили в полк, базировавшийся на станции Безречная (Читинская обл.). Мне предложили отправиться туда на должность зам. командира эскадрильи. И я согласился. Там меня избрали секретарем партийной организации эскадрильи.

Весной 1973 года мне повезло быть участником 5-го Всесармеевского совещания секретарей первичных партийных организаций, на котором присутствовали многие партийные и военные руководители Советской Армии и Военно-морского флота СССР. Совещание проходило, конечно, в Москве! Это была огромная удача! Пользуясь этим случаем, я подал документы в Школу летчиков-испытателей. В это же время мне предложили поступить в высшую партийную школу при ЦК КПСС. Естественно, получив информацию о том, что отобран для ШЛИ, я сделал выбор в пользу своей мечты и, срочно демобилизовавшись из армии, прибыл в город Жуковский.

Так получилось, что в Школу летчиков-испытателей я прибыл практически самым первым. Потом — Володя Абакумов, Василий Абрамов, за ними — Валера Шляхов. Ребята приезжали, мы знакомились, обживались здесь... И уже за первые две недели, незаметно для себя, успели растратить все собственные деньги... Мы же были все непосредственно из армии — там нас кормили, опекали... Ужасы самостоятельного гражданского быта были нам чужды, и мы не сразу к ним адаптировались. А поступлений финансовых ниоткуда не было, да и быть не могло. Поэтому мы придумали такой стратегический ход — каждому, вновь прибывшему, предлагать свои информационные услуги: рассказать, что здесь к чему, но с условием реализации этого общения именно в ближайшем кафе. Чтобы таким образом восполнять свой резко обедневший рацион вкусной и полезной пищей. Тут как раз прибыл новичок Александр Галуненко и попал в число первопроходцев через информационный общепит.

Вообще — традиции у нас рождались на ходу. Понятно, что у всех нас есть дни рождения. А для того, чтобы их отмечать, средств особо и не было. Такой нюанс: только на восьмой-девятый год моей испытательной работы в ОКБ им. С.В. Ильюшина мое денежное довольствие достигло уровня оплаты труда офицера, который у меня был до ШЛИ. А уж пока мы были слушателями — это было гораздо скромнее. Оклада хватало ровно на то, чтобы поддержать собственную



жизнеспособность. А если ты был еще и семейным — вообще «караул!». Квартиру снимать надо, с вопросами медицины, другими социальными моментами разбираться надо. Все — с преодолением трудностей и преград... Хотя мы и с невзгодами сражались стоически, без ропота, а даже с каким-то особым энтузиазмом. На что указывают как раз наши совместные праздники. Мы придумали накапливать дни рождения, наступающие в течение месяца, и праздновать их все в один день. Но обязательно в ресторане и вместе с женами! И с уважаемыми инструкторами.

А как мы праздновали Новый год! В первую очередь стояла задача порадовать детей. Дети всегда ждут праздника и подарков и нам, несмотря на скудные семейные бюджеты, надо было во чтобы то ни стало оправдывать их надежды. Конфет мы закупили, а Деда Мороза пришлось создавать из подручных материалов. Волей судьбы у меня был роскошный по тем временам махровый халат — зелено-красно-черный. Меня и назначили главным символом Нового года. Ваты не пожалели — облепили всего, красками какими-то разукрасили... В общем, когда такой Дед Мороз явился в гости, дети начали визжать от страха и прятаться...

По окончании ШЛИ я получил распределение в ОКБ имени С.В.Ильюшина. Если честно, то сначала даже расстроился. Уж очень хотел летать на истребителе! Но, с



▲ Герой России А.Кнышов (в центре) после успешного испытательного полета



головой окунувшись в полученную работу, полюбил ее всем своим сердцем. Оказалось, что интересное и захватывающее можно находить и на тяжелых самолетах!

Вот тут можно сказать, что наши с Сашей Галуненко летные биографии пошли дальше параллельными курсами. Вышло так, что явно соперничающие между собой фирмы — Антонова и Ильюшина — получили каждая себе по молодому перспективному испытателю и дали нам возможность ввода в строй, профессионального и карьерного роста. Мы своими возможностями воспользовались, я считаю, сполна, и достигли того, чего достигли. Я без лишней скромности могу сказать, что мы с Сашей — как близнецы в своей профессии: то, что он делал в АНТК Антонова, я — в своем ОКБ. Будучи «такими параллельными», мы все-таки регулярно встречались — на международных авиасалонах в самых разных странах мира. Мы оба демонстрировали достижения авиационной промышленности Советского Союза, а посему — были как бы в одной команде. Хотя сейчас уже можно честно сказать, что ОКБ Антонова шло все-таки немного впереди. Изделия, которые создало это предприятие, как минимум за те годы, пока там работал Александр Васильевич, не были превзойдены в мире! О «Мрии», которую поднимал Галуненко — отдельный разговор. Отмечу, что издавека, но с неизменным уважением следил за работой и профессиональным ростом своего «одноклассника». Мы с Сашей честно и самоотверженно делали свою работу. Вы говорите о нем — «эталон человеческого фактора»... Я готов согласиться... Для меня это понятие — «человеческий фактор» — в системе обеспечения безопасности полетов имеет как бы 3 уровня.

Первый — это эффективность работы экипажа в кабине с точки зрения совершенства эргономики. Галуненко занимался в своем ОКБ, а я — в своем, вопросами эргономики кабины: формирования ее таким образом, чтобы пилотам было удобно пилотировать самолет. Создать идеологически успешную эргономику и получить позитивные отзывы от эксплуатантов самолета данного типа — это для меня (я уверен, что и для Саши точно так же) особого рода гордость и счастье за собственный вклад в данный тип самолета.

Второй уровень — это доводочные испытания, когда в создаваемый самолет вносятся изменения, продиктованные результатами твоих испытательных полетов. От твоего профессионализма зависит то, насколько совершенной и безопасной будет крылатая машина, доверенная твоим рукам и интеллекту.

Третий уровень — это непосредственно профессиональная подготовка тех, кому предстоит эту машину эксплуатировать: пилотов. И я хочу отметить совершенство той системы подготовки пилотов, из которой вышли мы с Сашей, другие наши успешные коллеги-испытатели. Та цепочка профессионализации, которая существовала в Советском Союзе: от аэроклубов через летные училища в ШЛИ, в Опытные конструкторские бюро.

Сейчас звено аэроклубов потеряли — слабее стала вся цепь. Это были такие нужные для авиации структуры, которые увлекали молодежь, отбирая лучших и давая им уверенный старт в небо. В настоящее время этот этап мог бы называться — профотбор будущих летных профессионалов в области авиации.



Летные училища — в плачевном состоянии. Кто и как будет пилотировать наши замечательные самолеты завтра — вот вопрос... Потребность в летчиках сегодня огромная. Нужны молодые пилоты. Есть проблемы с их профессиональной подготовкой.

Надеюсь, что данная книга хоть как-то поможет ситуации, обозначив нашей молодежи ориентиры для подражания, действительно высокие жизненные цели, достойные настоящих мужчин. В Украине есть Профессионал с большой буквы, который достоин уважения, на которого можно и нужно равняться — это Александр Васильевич Галуненко.

Я уже отмечал, но в заключение повторюсь: правильная мотивация, сильное стремление достичь высот — вот движущая сила успешности в любой профессии, а в летной — особенно!

Абакумов Владимир Михайлович, как оказалось, стал в России заслуженным летчиком-испытателем №1: первый Указ о присвоении почетного звания состоялся 19 октября 1996 года. Звание было присвоено: Абакумову Владимиру Михайловичу — летчику-испытателю акционерного общества «Саратовский авиационный завод», Саратовская область и далее — ряд товарищей в алфавитном порядке.

Родился в г. Ульяновске, где закончил школу и аэроклуб. С детства не мыслил себя без неба. Книги об авиации плюс богатое воображение. А еще, будучи классе в 5-6-ом, увидел пришедшего к старшему брату молодого военного летчика в форменной одежде. Так заворожил его мужественный образ офицера, что решение для себя принял именно в тот момент окончательное и бесповоротное: «Буду военным летчиком!»

В 1964 г. поступил в Армавирское высшее военное летное училище, успешно закончив которое, распределился в Ленинградский военный округ. Стандартная «линейка» карьерного роста — летчик, старший летчик, командир звена. Но, по его словам, у настоящего летчика обязательно наступает такой этап, когда ему «становится тесно в покоренном пространстве».

— Тебе кажется, что ты уже достаточно преуспел в летном деле, много типов освоил и, чтобы продолжать упиваться полетами и профессией, надо идти на какую-то новую ступень. Или в космонавты, или в летчики-испытатели...

Подумал-подумал и выбрал для себя летные испытания. Такой стиль работы импонирует больше, чем жизнь на земле с периодическим (в лучшем случае!) посещением космического пространства. Подал документы в Школу летчиков-испытателей.

— Да, с армией разорвать отношения, как и Саше Галуненко, и другим офицерам было сложно, — соглашается Владимир Михайлович. — Но если человек ставит перед собой действительно желанную цель, то любые оковы рвутся. Рано или поздно, так или иначе... Если чего-то действительно хочешь добиться, то способ преодоления преград найдешь в любой ситуации...

В Школе летчиков-испытателей поразили не только темпы освоения новых типов самолетов, а и уровень преподавания. Наши преподаватели обла-



дали таким колоссальным объемом знаний, что мы (уже в принципе зрелые летчики) только диву давались. А с каким терпением и стремлением к результативности эти знания передавались нам! На самоподготовке мы с ребятами довольно часто обсуждали профессионализм и самоотверженность кадрового состава ШЛИ. И сами себе завидовали, что попали в такие замечательные руки! Нам, пришедшим из военных строевых частей, особо доверяли во время полетов. Полное доверие: один полет справа, другой — слева. И ты чувствуешь себя совершенно уверенно.

По окончании ШЛИ, конечно, хотел попасть на самолетостроительную фирму. Это пик устремлений летчика-испытателя. Я вспоминаю, как выглядел Саша Галуненко на нашем выпускном вечере! Ему генерал Фоменко руку жмет, а у него глаза выглядят так, что вроде оттуда вот-вот слезы брызнут! Это так он себя чувствовал, ошибочно считая, что не попал туда, куда стремился. А я был направлен на Саратовский авиационный завод, где испытывал Як-36, Як-38, Як-40, Як-42... Можно сказать, что связал свою судьбу с палубной авиацией, так как со временем моим профилем работы стали самолеты вертикального взлета и посадки. На заводе до моего прихода работали испытателями опытные летчики (всего — 12 человек). А палубная авиация стала новой темой работы, и понадобился летчик-истребитель, прошедший специальную подготовку в ШЛИ. Я подошел по всем показателям. Работа, которой я в результате посвятил себя, мне нравилась. В общей сложности, облетал я 140 боевых самолетов, Як-40 — 42 самолета и Як-42 — 24 самолета. Много или мало — судите сами... Так выглядят итоги моего испытательного труда. Сам я этими результатами доволен. Есть чем гордиться, есть что вспомнить, есть о чем рассказать детям и внукам. И, конечно, отдельной строкой — с особыми высокими чувствами буду рассказывать о своих летных друзьях-товарищах. И Толя Кнышов, и Саша Галуненко на достигнутых вершинах славы и признания остаются совершенно доступными, человечными, готовыми прийти на помощь. Пусть наши встречи не такие уж и частые, зато — душевные и искренние. Нам, привыкшим рисковать жизнью, ее яркие и светлые моменты, наверное, ценны более, чем кому-либо другому. И, слава богу, что есть возможность посмотреть друг другу в глаза, пожать руку, вспомнить наши совместные сложные, но такие интересные дни... Всем молодым людям хочется пожелать такой же любимой работы, дарящей искреннее наслаждение и прекрасных друзей, а главное — возможности в нашем возрасте с чувством выполненного долга радостно и безмятежно общаться с теми, кто особенно дорог.

Более того, счастливый случай помог взять интервью и у одного из тех, кто был непосредственно причастен к формированию Галуненко-испытателя.

Ирейкин Геннадий Григорьевич — заслуженный штурман-испытатель СССР, Герой Российской Федерации, Председатель Правления общественной благотворительной организации «Клуб Героев Советского Союза, Героев Российской Федерации и полных Кавалеров ордена Славы города Жуковского», в бытность



А.В. Галуненко слушателем Школы летчиков-испытателей, работал главным штурманом Летно-исследовательского института, что означало исполнение обязанностей главного действующего штурмана-испытателя авиационной промышленности. Он преподавал «школьникам» самолетовождение и, соответственно — принимал зачет по этому предмету. Но, как принято в той специализированной учебной организации: не за партой, а — в небе.

Так что познакомились они вот в такой рабочей обстановке. Потом и поружились. В дальнейшем Александр Васильевич, работая в АНТК, неоднократно обращался к старому другу за его профессионализмом и опытом — Геннадий Григорьевич принимал участие в испытательных и коммерческих полетах антоновских самолетов, будучи высокопрофессиональным штурманом-испытателем.

Сегодня он с головой ушел в общественную деятельность. Создал Клуб Героев города Жуковского — реально действующую неполитическую организацию, решающую целый спектр злободневных вопросов общественного бытия и развития. Невзирая на личную занятость, Геннадий Григорьевич уделит интервью со мной значительное внимание, попутно отвечая на многочисленные звонки и (такое сложилось впечатление), решая проблемы половины населения города людей, влюбленных в небо (так романтично называют свой населенный пункт жители Жуковского, Московской обл.).

Итак — Г.Г. Ирейкин обо всем, что волнует душу и сердце...

— С самого раннего детства — с тех самых пор, с которых себя помню — я был целенаправленным, любопытным, жаждущим перемен и значимых событий. В школьные годы учебу воспринимал не как провинность или осознанную необходимость, а — как яркий поток интересных и занимательных процессов. Принимал участие во всех школьных мероприятиях, записывался во все кружки и секции — спортивные, литературные, самодеятельные... И учился с огромным удовольствием! Окончив в глубинке страны школу с золотой медалью, для себя решил: «Ну, теперь все дороги открыты! Теперь я — король, теперь мне все по плечу, теперь мне все можно!» Однако мечте детства не суждено было сбыться, денег на поездку в Ленинград для поступления в военно-морскую ака-



▲ Заслуженный штурман-испытатель СССР, Герой России Г.Г.Ирейкин



демию в семье не было. И поехал с младшим племянником Василием (который позже стал успешным летчиком гражданской авиации) в ближайший прославленный студенческий город Куйбышев выбирать «кем быть». Там очень много было вузов: и политехнический, и медицинский, и педагогический... Мы заходили в приемные комиссии, интересовались специальностями, условиями.

Я нигде особенно не задерживался, а вот авиационный институт привлек особое внимание: именно там я начал всерьез выбирать себе профессию — прямо сидя за столом приемной комиссии. Первым шло «самолетостроение»... Конечно, мы тогда все бредили самолетами, и восторг вызывали те люди, которые в авиации работали, тем более — создавали самолеты. Но я свои способности оценивал не так высоко и не дерзнул посягнуть на такую величественную деятельность.

«Авиамоторостроение» представлялось как конструирование двигателей и тоже казалось сверхзадачей. А вот «эксплуатация самолетов и двигателей» показалась понятной и близкой. За этим названием угадывались родной деревенский запах бензина и масла, узлы и агрегаты, подобные уже знакомым машинным. Туда и подался. Учился опять с вдохновением и даже — со страстью. Общественной деятельностью активно занимался и прочими студенческими делами. Поэтому на распределение по окончанию института шел с уверенностью, что попаду туда, куда записался. А выбрал себе Норильск, как город романтичный и в то же время — финансово очень привлекательный. Очень хотелось родителям материальную поддержку оказать, порадовать их на старости лет. Но вместо желаемого Заполярья я получаю приглашение работать на объекте «Почтовый ящик 12» в Московской области. А что это такое никто (даже ректор родного Куйбышевского авиационного института!) не знал и объяснить не мог. Но отправились с коллегами-выпускниками по разнарядке в эту неизвестность...

Оказалось, что попали в летно-исследовательский институт Министерства авиационной промышленности. Крупнейший в Советском Союзе центр летных испытаний, где проходили в течение многих десятков лет испытания всех новейших самолетов. И нам предстояло влиться в ряды испытателей! Сначала мы даже сдрейфили: «Господи, боже мой: мы же ничего абсолютно не знаем и не умеем».

Я попал во 2-ое отделение — в то, где проводятся летные испытания самолетов и



▲ Молодой, перспективный штурман Гена Ирейкин



систем управления. Материальное положение такая работа особенно не улучшила — 110 рублей тогда получали и жили в общежитии. И все, как могли, где-то подрабатывали, а я преподавал в авиационном техникуме.

В 1970-м году услышал о наборе на штурманское отделение в Школу летчиков-испытателей. А я с 1965 года как инженер-испытатель, как ведущий инженер уже летал на самолете Як-28 и испытывал те устройства (в частности — радиолокаторы), которые сам же готовил к испытаниям. Поэтому смело пошел поступать в ШЛИ.

И когда я выбор свой сделал, в Школу поступил, сам собой загордился: «О, да, я теперь такой!». Хотя всему еще только предстояло научиться... Закончил Школу, стал дипломированным испытателем и понял — учиться надо снова и снова, все больше и больше... Профессия это такая: чтобы достигать вершин — надо все время учиться.

В свои 44 года в 1984 г., будучи главным штурманом летно-исследовательского института (а это по определению — главный штурман страны), стал заслуженным штурманом-испытателем СССР... А чувство было такое: «Боже мой, я ведь только в начале пути! Настоящие достижения — они ведь еще впереди!» И пахали мы с товарищами в поте лица во имя высоких своих идеалов, самоотверженно и искренне служа авиации... Стремились к постоянному профессиональному совершенствованию, реализации собственного, казалось тогда — неисчерпаемого потенциала...

Со Школой летчиков-испытателей я по ее окончании не расстался. Меня оставили инструктором, и я летал со слушателями в их учебных полетах. Став главным штурманом, летал проверки на допуск: при приеме в ШЛИ претенденты сдавали теоретический экзамен и летели на знакомом типе самолета с летчиком-инспектором, а затем — еще и со штурманом-инспектором (это как раз со мной). Таким образом, поступающий в ШЛИ получал три оценки, ведущей среди которых, конечно, было мнение летчика.

Тем, кто поступил в ШЛИ, я преподавал самолетовождение. Александру Васильевичу Галуненко в том числе. Я рассказывал слушателям о новейших навигационных системах и комплексах оборудования самолетов. Мы их создавали сами в летно-исследовательском институте, испытывали и, естественно, знали лучше, чем кто бы то ни было другой. Для будущих летчиков-испытателей это была не только необходимая для работы информация, но и знания о перспективах развития авиационной техники, о ее завтрашнем дне. Таким образом, я читал слушателям лекции, а потом — летал с ними и наблюдал эффективность усвоения полученных знаний. Если самолет-«спарка», то действовали так: пару раз вылетает обучаемый с летчиком-инструктором, после чего — со штурманом-инструктором, что для слушателя уже являлось самостоятельным полетом. А моя задача в таком полете — оценить качество его самолетовождения, дать ему собственную характеристику.

У каждого штурмана всегда есть свое мнение о каждом летчике, исходя из которого формируются и индивидуальные подходы: этому надо вот это гово-



рить, а с тем лучше здесь промолчать и т.д. Если летчик уверен в себе, то ему и не так уж важно, какой штурман с ним полетит — сам контролирует ситуацию и отношения в экипаже. Такой летчик не выбирает штурмана, а летит с тем, кто назначен. Есть и такие, которые выбирают. Получается, высшая оценка мастера штурмана — его востребованность со стороны таких переборчивых пилотов. Могу сказать о себе, что относился именно к этой категории востребованных штурманов. А тем, что мне доверяли летать со слушателями ШЛИ — горжусь особенно. Это высокое доверие со стороны высоких профессионалов своего дела.

Не помню — летал ли я тогда с Галуненко... Запоминаются ведь те полеты, в которых случилось что-то неординарное... Случаев в ШЛИ разных много было, но все это было не с Александром Васильевичем. Иначе вспомнил бы и его «школьные годы». А так — вспоминается экстремальная ситуация в нашем совместном, уже гораздо более позднем полете.

(От автора: и Геннадий Григорьевич, и Александр Васильевич этот случай считают особенно показательным, в очередной раз наглядно подчеркивающим, что нарушения (даже незначительные!) в авиации чреваты серьезнейшими последствиями, и даже самым высоким профессионалам недопустимо идти на сознательное отклонение от действующих норм и правил. Они тогда не устояли перед уговорами заказчика и пошли на нарушение, разрешив взлетную массу на 5 тонн больше предельной. Что в сочетании с отказом двигателя повлекло за собой серьезнейшую экстремальную ситуацию. Как командир экипажа, Александр Васильевич понимал, что, превышая взлетную массу, идет на определенный риск. Но рассчитывал на собственный профессионализм. И оказался не прав. Сегодня он согласился предать огласке ту историю, искренне считая ее ярким и убедительным предупреждением летному составу: **«Учитесь на ошибках других! Любое нарушение летчика содержит в себе угрозу безопасности полетов. И даже самые опытные специалисты не имеют права нарушать и неоправданно рисковать»**).

Мы взлетали с Александром Галуненко на «Руслане» с аэродрома в Цюрихе. Высокогорный аэродром и безобразная совершенно погода. А мы пошли навстречу умоляющим просьбам заказчика и допустили перегруз самолета. Всего на 5 тонн — для «Руслана» вроде бы пустяк, но как же горько пришлось нам пожалеть о допущенном нарушении! Как назло (урок нам и нашим последователям на всю жизнь!), именно при такой загрузке — на взлете, после отрыва самолета, происходит помпаж одного из четырех наших двигателей. Штурман — это член экипажа, который никогда не молчит: его задача постоянно оповещать обо всех текущих изменениях. Командир, естественно, руководит всем процессом, остальные члены экипажа — каждый занят своим делом. Так происходит и в той ситуации. Бортинженеры сделали все, что им предписывает в такой ситуации инструкция и сидят, ждут дальнейших указаний. Бортрадист как-то вдруг впал в ступор — слова произнести не мог, начал



заикаться и нервничать (в возрасте уже был человек). Так что вести радиобмен пришлось мне. На английском, между прочим. Второй пилот — сидит в напряжении, но его главная задача: не мешать первому. А Саша — держит самолет, который уже оторвался. Скорость не увеличивается (потому что нет тяги одного двигателя), закрылки убрать нельзя (потому что не достигнута необходимая скорость), а пока закрылки не убраны — сопротивление большое и скорость не растет. Замкнутый круг. Это аэродинамика, но одних ее познаний — мало. Надо поймать такое оптимальное положение самолета, чтобы вырвать у него хоть минимальный, но прирост скорости. По логике — этот прирост можно получить, изменив траекторию движения самолета вниз, но нам тогда изменять ее было еще некуда... От земли только-только оторвались! Шанс на спасение — это определить, или скорее даже, нащупать оптимальную траекторию движения самолета, которая позволила бы хоть немного отойти от земли и в то же время увеличить скорость. Саша поймал этот уголок, удержал, и скорость начала по чуть-чуть нарастать. Саша контролирует этот прирост, чтобы в нужный момент дать команду: «Прибрать закрылки». Мы их чуть-чуть прибираем, уменьшается сопротивление, скорость подрастает еще чуть веселее... И вся эта эпопея — продолжительностью до трех минут. Не дольше! А с земли нам командуют: «Набери 3 000 футов!» Откуда же их было набрать-то: если бы не Сашино мастерство на грани волшебства — и тысяча оказалась бы недостижимой! Но — скорость подняли, приняли решение садиться, развернулись, на самой минимально возможной высоте вошли в глиссаду и сели. А это тоже была не простая задача! Вес — запредельный. Коммерсанты тогда со слезами на глазах говорили не оставлять эти лишние 5 тонн — куда их девать, если в нанятый «Руслан» не входят? И вот в сложных погодных условиях, среди сопков, с отказавшим двигателем и перегрузом, чудом выйдя из экстремальной ситуации на взлете, Саша выполнил еще и успешную посадку. Еще и еще раз хочу подчеркнуть — как бы не



▲ Главный штурман ЛИИ Г.Ирейкин



было велико желание экипажа (в первую очередь — командира) нарушить инструкцию — вспомни о таких вот экстремальных ситуациях, о других, без виртуозного мастерства экипажа завершившихся плачевно, останись и сделай так, как должно: ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ ПИШУТСЯ КРОВЬЮ.

И только уникальные способности Александра Галуненко в той ситуации позволили этой крови избежать... Вообще — он сам и есть исключение из правил. Представьте: самолет «Руслан» — 4 двигателя, огромное количество различных систем — таких, которые принято называть инновационными, основанными на новейших достижениях научно-технического прогресса, а следовательно — сложных в своем функционировании и логике управления и контроля. Так вот я лично не удивлялся, а потряслся тому, как Саша молниеносно разбирался в том, что происходит с его самолетом. Да, были в экипаже целых 2 бортинженера, но командир Галуненко в полете, по-моему, разбирался со всем самостоятельно, обладая соответствующими познаниями в не меньшей, а даже порой и в большей степени, чем его бортинженеры. Я лично неодно-



▲ Председатель Клуба Героев Г.Г.Ирейкин в действии



кратно был свидетелем того, что Саша подсказывал бортинженерам их действия, отвечал на вопросы из сферы их компетентности.

Оглядываясь на собственный жизненный путь, обнаруживаю: я так пролетал всю жизнь, что нет такого самолета, на котором я бы не летал, нет такого летчика-испытателя, с которым я бы не летал. А главное — что все эти полеты благополучно завершались, хотя были наполнены различными ситуациями и эпизодами. Многое от меня зависело — и я действовал рационально и грамотно, чем теперь могу по праву гордиться. При моем огромном уважении к Александру Галуненко считаю отдельным поводом для особой гордости то, что за всю нашу с ним долгую совместную практику ни разу не услышал от него, что сделал что-то неправильно или ошибочно.

Сейчас вот и летать прекратил, а темпов собственной активности не снизил. И не собираюсь. Планов — громадье, энергии — через край... Уверен, что еще много пользы принесу обществу, Отечеству, авиационному братству.

Да. Жизнь продолжается. А ШЛИ набирает и выпускает очередных испытателей, ежегодно подтверждая свой высокий статус и авторитет. Именно ее орлята, превращаясь в орлов, проверяют на прочность всю авиационную промышленность России и Украины.



Глава 11.

Новая профессия

Первая встреча, которая состоялась по прибытию выпускника ШЛИ Галуненко на новое место работы, была с будущим непосредственным начальником — руководителем летно-испытательной станции (ЛИС) Киевского механического завода **Афанасием Афанасьевичем Круц**, который, как оказалось, и ездил в Жуковский в качестве «покупателя» и непосредственно принял участие в «отборе» из всех «школьников» именно Александра Васильевича. Впоследствии им довелось проработать «плечом к плечу» 7 лет, «съесть не один пуд соли» и очень хорошо узнать друг друга. Бортинженер-испытатель по специальности, на должность руководителя ЛИС Афанасий Афанасьевич был назначен в 1964 году (после катастрофы Ан-8), но продолжал летать, принимая непосредственное участие в ряде испытаний. При этом завоевал репутацию строгого, но справедливого начальника, которого побаивались все окружающие. И уважали. Так как свою жесткость и требовательность Афанасий Афанасьевич направлял не только «вниз» — устраивая разгоны подчиненным, но и «вверх» — самоотверженно отстаивая интересы как всего своего коллектива,



▲ А.А.Крут

так и каждого его члена. Об эффективности такой позиции руководителя ЛИС свидетельствует то, что за весь период его работы в данной должности (18 лет) не произошло ни одного значительного летного происшествия при колоссальных объемах летно-испытательной работы. Конечно, данное повествование не могло обойтись без комментариев Афанасия Афанасьевича, который с удовольствием согласился на интервью, пригласив к себе в гости «на чашку чая».

— Где-то в середине 70-х годов в нашей организации испытательные работы на всех типах воздушных судов достигли небывалой интенсивности. Летали замечательные летчики-испытатели, среди которых были и Герои

Советского Союза, и заслуженные летчики-испытатели. Однако время брало свое и становилось предельно ясно, что нам крайне необходимо молодое пополнение летчиков-испытателей — если сейчас постепенно не ввести в строй «молодняк» под наставничеством имеющегося летного состава, то в недалеком будущем без преемственности поколений может просто наступить кадровый коллапс. Плеяда замечательных опытных ведущих наших летчиков уже подходила к «критическому» возрасту и медлить с приглашением нового пополнения уже было не возможно. У меня были отличные отношения с управлением летной службы МАП, которую возглавлял тогда Фоменко Лев Васильевич, полностью поддержавший мою точку зрения и обеспечивший мне прямой контакт со Школой летчиков-испытателей. Шел 1975 год, и руководство ШЛИ раскрыло нам полную информацию по своим выпускникам того года. Естественно, отобрать для себя хотелось «самых-самых», и нам предоставили возможность такого выбора. Задача была не из легких — все «орлы как на подбор», а обоснованное предпочтение надо делать в чью-то персональную пользу. Мы тщательно изучали летные характеристики претендентов, их послужные списки, рекомендации, отзывы руководителей и инструкторов Школы испытателей и т.д. Особое внимание обратили на образование, уже тогда понимая, что летчик (тем более — испытатель!) должен не только хорошо летать, но и досконально понимать работу всех систем самолета, т.е. высшее инженерное образование, помимо высшего военного, было очень значимым фактором отбора.

Александра Галуненко мы отобрали в свой список без колебаний, среди первых. Кроме всех прочих замечательных его показателей, обратили внимание и на украинское происхождение — вроде как домой забирали.

Транспортные самолеты в Жуковском тогда шли как «попутные» и особого значения им не уделяли, отдавая приоритет истребителям. Мы же понимали, что эксплуатация (а, соответственно, и испытания) тех и других имеют целый ряд отличий (иногда — принципиальных), и своих «новобранцев» придется переучивать, в связи с чем мы пытались «предугадать» их соответствие именно нашим самолетам. Кроме того, я абсолютно уве-



▲ Крут был Круц



рен (и мой богатый жизненный опыт это подтверждает), что летчику для достижения настоящего профессионализма мало иметь даже самые совершенные знания, умения и навыки. Необходимо обладать еще и особыми человеческими качествами. Характер и отношение ко всему — окружающему миру, людям, профессии и т.д. — имеют в данном случае огромное значение. Особенно ярко это проявляется в экипажной работе. Если в истребителе ты сам — пилотируешь, принимаешь и выполняешь решения, идешь на риск или избегаешь его, то работа в составе экипажа накладывает свои особые дополнительные требования.

Тут от взаимоотношений между членами коллектива зависит и успешность совместной работы, и безопасность полетов. Мы, конечно, пытались тогда, при отборе, уделить внимание и этой «стороне медали», но, к сожалению, не всегда успешно... Только не в случае с Александром Галуненко! Саша как раз оказался образцом коммуникабельности, дружелюбия, контактности... Спокойный, выдержанный, никогда не вспылит, не обидит никого из окружающих. Я не вспомню ни одного случая напряженных его отношений с кем бы то ни было... Чего не могу сказать больше ни об одном из своих подчиненных, сотрудников и т.д. А к таким личностным качествам — основа основ: «он — летчик от Бога». Уж поверьте моему опыту. 18 лет я проработал на должности руководителя ЛИС — к счастью, обошлось без каких-то значительных ЧП, но повидать довелось очень и очень много. В авиации «человеческий фактор» ни на минуту не дает о себе забыть. Так вот, опять-таки только о Галуненко и могу сказать со 100% уверенностью: за годы нашей с ним совместной работы не допустил ни одной оплошности, ни одного сбоя. «Как ему это удалось?» — второй вопрос. Но это действительно так. Он работал практически на всех типах наших самолетов, проводил чрезвычайно серьезные испытания и со всеми без исключения заданиями умудрился справиться «без сучка и без задоринки»! Я думаю, что фундаментом этой профессиональной успешности в одной из самых сложных сфер человеческой деятельности является безоговорочная преданность профессии и любовь к своему делу Александра. Он настолько стремился достичь «идеальной модели летчика-испытателя», что всего себя посвящал исключительно процессу самосовершенствования. Насколько я знаю — с самого детства.

Вы, наверное, слышали, с каким трудом он уходил из ВВС, чтобы попасть в Школу летчиков-испытателей? А я хочу подчеркнуть, что это очень сложно для «простого смертного»: имея стабильную работу, перспективу карьерного роста, семью и налаженный быт — вот так настойчиво все рушить, «сжигая мосты», чтобы уйти, в принципе, «в никуда». Никто не знал и не гарантировал, как дальше сложится судьба, будет ли возможность работать и нормально содержать семью... Но вот в этом весь Галуненко — он хотел быть летчиком-испытателем и ничто не могло остановить его на пути к заветной цели...

Кроме того, Саша отдавал себе отчет в том, что настоящий летчик-испытатель — это совокупность целого ряда особых качеств, и формировал их у себя силой своего интеллекта и характера. Летчики-испытатели — народ особенный. Среди них — очень много действительно отличных ребят, достойных специа-



листов... Но время от времени каждый все равно давал слабину, или срывался, или еще что-нибудь преподносил такое... Но только не Галуненко. Ни одного негативного момента не знаю, не помню... И это не только мое субъективное мнение — поднимите архивы АНТК, которые содержат анализ всех летных происшествий на нашем предприятии. Я Вам гарантирую — фамилия Галуненко там не фигурирует в качестве «виновника» ни разу!

У меня тогда был свой метод постепенного ввода в строй молодых испытателей. Каждый сначала летал «вторым» с опытным наставником. А потом, когда начинающий испытатель садился в левое кресло (становился командиром) с ним опять (но уже в качестве «второго») летал кто-либо из мастеров своего дела. Шашины первые серьезные испытания пришлось на машину Ан-28, и работал он в паре с Терским Владимиром Ивановичем — тоже отличным летчиком, асом своего дела, выпускником пятого набора Школы летчиков-испытателей. Мне кажется, что Саша многое почерпнул именно у этого человека. Перенял самые лучшие профессиональные подходы, что позитивно сказалось на достаточно быстром вводе в строй и дальнейшем профессиональном становлении Галуненко. Терский тоже всего себя отдавал работе. Можно



▲ На праздничной демонстрации с детьми. Слева направо: Ю.Сумный, Женя Галуненко, А.Галуненко, М.Харченко, С.Горбик, девочки — Наташа Горбик и Катя Харченко



было быть абсолютно уверенным, что, зайдя в комнату летчиков в любой момент, не «застукаешь» Терского или Галуненко за игрой в нарды (чем грешили многие другие ребята) или за каким-либо другим посторонним занятием, кроме подготовки к полетам. В этой связи хочется вспомнить и Сережу Горбика. Тоже был очень мотивированный на летное дело, влюбленный в профессию парень.

Вообще, летчик — это такая профессия, в которой редко появляются «случайные люди». Как правило, реально летать приходят только те, кто к этому искренне стремится. Но многие — их абсолютное большинство — получив летную специальность, с удовлетворением работают всю свою жизнь военными летчиками или пилотами гражданской авиации, втягиваются в свой «особый ритм» и счастливы. И только самые неординарные идут еще дальше — на следующий уровень: в летчики-испытатели. Где «случайных» уже по определению быть не может. Только фанаты, обладающие особыми качествами — психическими, физическими, интеллектуальными и т.д. Ведь летчик-испытатель свой каждый полет предварительно досконально прорабатывает. Он предстоящее задание проходит «от» и «до», изучив не только «что есть», но и — «что может произойти» на каждом этапе полета. А каждое задание — уникальное и неповторимое. При этом может оказаться, что каждый день — не только новое задание, но и новый тип воздушного судна. И ты волей-неволей в постоянном поиске и напряжении. Я так скажу: у каждого летчика в жизни был первый самостоятельный полет, который взбудоражил своей новизной, заворожил и переполнил эмоциями. У линейных летчиков он остался «единственным в жизни», а у испытателей таких полетов — «первых и неповторимых» — целая череда. Вот в чем разница. Пилот гражданской авиации освоил нужный тип самолета, «накатал» свою колею и летает как «небесный извозчик». В лучшем случае — поменяет за карьеру несколько типов самолетов, пересаживаясь из кресла в кресло, но работает спокойно и стабильно, иногда даже расхолаживаясь и теряя бдительность. А для испытателя каждый полет — это шаг в неизведанное, непознанное. И в этом бесконечном состязании: «смогу ли я с этим справиться?» — надо быть предельно внимательным, собранным, максимально разобраться и понимать все, что ежесекундно происходит в сложнейшем летательном аппарате. Летчик-испытатель — это не только сложная летная работа в небе, но и колоссальный подготовительный труд на земле... Ты должен изучить самолет так, чтобы вся его сущность «впиталась» тебе в мозги и ты всем своим нутром «сливался» с ним, образуя единое целое...

Вот, например, первую «бочку» на пассажирском самолете Ан-24 сделал летчик-испытатель Георгий Иванович Лысенко в период испытания этого самолета. И эта ситуация наглядно свидетельствует о том, что заранее предугадать всего иногда просто невозможно. Проводились летные испытания с заданием: произвести в воздухе отключение двигателя без вмешательства в управление в течение 5 секунд. Я тогда был бортинженером-испытателем на этом самолете, следовательно, стал непосредственным участником тех событий. Где-то на высоте 3-4 тысячи метров готовимся к выполнению поставленной задачи: летчик тормозит самолет до скорости отрыва на взлете, после чего, сбалансировав воз-



душное судно, выключает двигатель. Как и было задано, летчик не вмешивается в управление. Командир — заслуженный летчик-испытатель СССР Лысенко — был чрезвычайно пунктуальным: если не вмешиваться — значит не вмешиваться, ни при каких обстоятельствах. Хотя и было предупреждение в задании на полет: если крен превысит 60° , то надо брать управление, но самолет так быстро начал переворачиваться, что эти 60° мы просто «проскочили» и нас практически положило на спину. Летчику что нужно было делать? Два варианта: или «вертеться» обратно, или уже «докручивать» дальше. Георгий Иванович пошел по второму пути, и мы, таким образом, сделали «бочку». А в чем причина? Уже на земле разобрались, что произошла методическая ошибка при оформлении задания: выполнять его надо было в «динамике» — в процессе разгона скорости и набора высоты, а не так, как это выполнили мы, зафиксировав определенную скорость полета (сбалансировав самолет). Вот подобными случаями богата биография каждого испытателя... В доли секунды летчик должен быть готов принять решение в ситуации, которую никто и предположить не мог!

Наша система работы организована так, что на более серьезные и ответственные испытания всегда назначались более подготовленные и грамотные летчики. Поэтому уверенное продвижение Александра Галуненко от машины к машине — Ан-28, Ан-72 и к таким «вершинам» как Ан-124, Ан-225 — самая показательная картина его признания как специалиста самого высокого уровня.

Когда я собрался уходить со своей должности (в связи с длительной командировкой в Ливию в 1982 году), то, естественно, при таком «раскладе» лучшего преемника на должность руководителя ЛИСа я не видел. О чем и говорил руко-



▲ 1980 год, летно-испытательный коллектив АНТК им. О.К. Антонова



водству самого разного уровня. К сожалению, «по-моему» тогда не вышло... Но я до сих пор уверен, что, если бы Саша занял в тот момент мою должность — многих трагедий удалось бы избежать. Это мое личное субъективное мнение.

Хотя весь коллектив у нас тогда был отличный. Дружный. Мы четко разделяли работу и отдых, но стремились делать и то, и другое «на высшем уровне». С работой — понятно, а вот отдыхать всем коллективом тоже стало нашей хорошей традицией. То, что сейчас принято называть «корпоративы» — для нас тогда было нормой жизни. Коллектив был единым целым, и каждое событие одного из нас становилось общим достоянием — и радости, и беды мы пережили все вместе. Профессиональный рост (каждый переход летчика из класса в класс), например, признавался нами одним из самых ярких жизненных событий и обязательно отмечался коллегиально. И «виновнику торжества» — приятно, и окружающим — наука: стремиться к повышению классности почетно и престижно. Мы выезжали на природу, общались... А Саша и в эти минуты был «на высоте положения» — он был очень компанейский парень: любил и умел шутить, создавал вокруг себя отличное настроение, задор и доверительные отношения. Кстати, Саша не только не вовлекался в межличностные конфликты, но и умел их предотвращать, улаживать у своих коллег. Особенно — у молодежи, которая беспрекословно считалась с его мнением по любому вопросу.

Я Вам так скажу: сколько человек, работавших с Сашей в АНТК в разные годы, Вы не опросите — не услышите о нем ни одного плохого слова. Для меня он и поныне является одним из самых лучших летчиков, которых я знал в своей жизни... Это мой любимый летчик и я горжусь тем, что работал с ним. А по по-

воду присвоения ему звания Героя Украины скажу так — если бы Саша его не получил, то, с моей точки зрения, это было бы крайне несправедливо!

Закончив интервью на такой «мажорной ноте», мы перешли из домашнего рабочего кабинета Афанасия Афанасьевича в гостиную, чтобы действительно испить обещанного чая. Здесь я неожиданно получила молчали-



▲ С гостеприимным А.А.Круцом в его гостиной, 2011 год



вое подтверждение всех восторженных слов, прозвучавших из уст моего собеседника в адрес Александра Васильевича. Как у многих из нас, в квартире супругов Круц, на самом видном месте — своеобразный «иконостас»: фотографии тех, кто особенно дорог. Конечно, изображения сыновей, фотографии главы семейства в самые значимые моменты жизни, но и — портреты тех людей, по определению хозяина, общением с которыми он особенно горд: Генеральный конструктор О.К.Антонов, Генеральный конструктор П.В.Балабуев и летчик-испытатель А.В.Галуненко.

Но это сегодня, спустя годы, Афанасий Афанасьевич смотрит на Александра Васильевича с уважением и гордостью, а тогда — в далеком 1975 году — взгляд «сурового Круца», направленный на прибывшего новичка, был предельно испытующим (ведь испытать и познать человека, которому предстоит такая ответственная работа, пожалуй, не проще, чем новую технику... «Человеческий фактор» — вещь удивительно сложная!).

Сразу после блиц-собеседования, документы прибывшего на работу летчика отправили на оформление, предоставив взамен направление на поселение в гостиницу, а его самого Афанасий Афанасьевич тут же представил присутствующему на тот момент летному составу. Александр Васильевич коротко рассказал о себе. Он отмечает, что уже в тот момент почувствовал абсолютно доброжелательное отношение к себе со стороны собравшихся. Лица тогда увидел вокруг себя только веселые и добродушные, вместе с несколькими уточняющими вопросами в его адрес прозвучали безобидные шутки. Одна из них, вызвавшая общий смех в помещении, почему-то запомнилась особенно: «Поживем и увидим что за птица — сокол, аль перепелица». Монолог очень быстро перерос в диалог. Нашлись добровольцы, взявшие на себя задачу краткого «вводного курса молодого бойца»: Александру Васильевичу рассказали об аэродроме, самолетах, полетах, нормах поведения и взаимодействия, членах коллектива (особенно — о руководящем составе), существующих традициях и т.д. Он с благодарностью воспринимал эту необходимую ему информацию и отмечал для себя, как душевно и по-доброму его будущие коллеги помогают ему адаптироваться к новым условиям жизни. Так и началась более чем двадцатипятилетняя работа Александра Галуненко в качестве летчика-испытателя, которая с самого детства манила его к себе и будоражила ум...

Несколько дней ушло на «бумажную волокиту» — оформление всех документов на работу, изучение района полетов и других документов, регламентирующих производство полетов на аэродроме Гостомель, сдачу зачетов... Но, наконец-то, был получен и допуск к полетам. Естественно, еще не к испытательным, а, как это принято в таких случаях, — экзаменационным (проверка уровня техники пилотирования экспертами предприятия). «Экзаменаторами» выступили ведущие специалисты ЛИС: непосредственно начальник Афанасий Афанасьевич Круц полетел в качестве бортинженера, а в инструкторском кресле — шеф-пилот фирмы, он же старший летчик-испытатель, Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР Юрий Владимирович Курлин.



Таким образом, 11.06.1975 года на самолете Ан-26 были выполнены три контрольных полета: один — в зону для выполнения элементов методики летных испытаний и два — по кругу, с заходами на посадку под шторками (с открытием шторок на высоте 50 м). Лично я в результатах той проверки не сомневалась ни секунды. И, конечно, оказалась права: в летной книжке, которую Александр Васильевич хранит как особую реликвию, стоят оценки «отлично» по всем проверяемым элементам полета, подписанные шеф-пилотом.

Скорее всего — именно эта показательная успешность контрольных полетов подтолкнула шеф-пилота привлечь новичка к скорейшему «испытанию боем». Уже через некоторое время после экзамена, Юрий Владимирович Курлин запланировал Галуненко в свой экипаж в качестве второго летчика на необычные летные испытания давно уже проверенного и серийно выпускаемого самолета Ан-24.

Дело в том, что в Кировоградском учебном заведении гражданской авиации имела место ситуация, когда во время учебного полета на Ан-24 по отработке задания с одним работающим двигателем, в тот момент, когда требовалось включение отключенного двигателя, вместо его включения (в результате ошибки бортинженера) был выключен и второй. В таких условиях — при отключенных обоих двигателях — командиру экипажа А.А.Багдасарову удалось успешно «дотянуть» до ближайшего аэродрома, зайти на посадку и успешно ее выполнить. Генеральный конструктор О.К.Антонов после этого случая лично встретился с пилотом Багдасаровым, чтобы уточнить подробности произошедшего. Арам Александрович — опытный пилот-инструктор — очень хвалил самолет и отметил его отличные возможности планирования. Как оказалось, он, как и сам Антонов, прошел в свое время через планерный кружок и обладал мастерством планирования (особенностям и значению этого умения будет уделено особое внимание в одной из последующих глав).

Как бы то ни было, но существующая возможность повторения ситуации потребовала определенных изменений в РЛЭ и дополнительных летных испытаний самолета. Перед испытателями стояла задача разработать порядок действий экипажа, а соответственно — методику захода на посадку и посадки самолета Ан-24, у которого на крейсерском эшелоне полета реально выключаются оба двигателя.



▲ Ан-24



Чтобы расширить спектр применения методики, было решено производить испытания не в стандартных атмосферных условиях, а и при высоких температурах наружного воздуха. Самым оптимальным местом для проведения таких полетов признали воздушное пространство Ашхабадского аэропорта, куда и отправился экипаж под руководством Ю.В.Курлина.

Выполнив несколько подготовительных полетов для определения реальных соотношений «высота-дальность» и подтверждения расчетного качества самолета, Юрий Владимирович принимает решение на выполнение трех зачетных полетов с посадкой при выключении двух двигателей на высоте 7200 метров и удалении от аэропорта в 100 километров. Подготовка к этим полетам для Александра Васильевича стала не просто первым практическим опытом работы, но и образцом профессионального подхода к выполнению поставленной задачи. Ас летных испытаний Курлин готовился к полетам, кропотливо и тщательно разбирая со своим экипажем каждую, казалось бы, мелочь, отбросив в сторону всю свою «звездность», исключительность и командирский статус. Без тени самоуверенности и превосходства Юрий Владимирович скрупулезно проработал (с каждым членом экипажа персонально и со всей командой — сообща) шаг за шагом все мыслимые и немыслимые варианты развития ситуации, действия и порядок взаимодействия всех участников процесса. Участвуя в этом подготовительном этапе, Александр Васильевич, по его словам, всеми фибрами души ощутил значение и значимость «командной игры» в испытательной работе такого порядка. Начал понимать, что успешность испытаний в таких условиях зависит не только от твоего летного мастерства (как и профессионализма каждого члена экипажа), но и от качества коммуникаций между членами команды, которые должен обеспечить командир экипажа. Сравнивая новые условия работы с имеющимся опытом полетов на истребителе, Александр Васильевич отметил огромную разницу: если раньше ты решал все задачи самостоятельно, имея собственное отношение к риску и (на крайний случай) — катапультное сидение, то, вливаясь в экипаж, а тем более — возглавляя его, принимаешь на себя ответственность не только за дорогостоящую технику, но и за окружающих. Тех людей, которые выполняют твои же команды, помогая выполнить сложные элементы летных испытаний. И от уровня их понимания друг друга с полуслова и полунамека, полноты знания ими каждого пункта выполняемого задания, готовности к тем или иным полетным ситуациям, их уверенности в компетентности и профессионализме командира экипажа зависит окончательная успешность проведения испытаний.

Так что, уже на первом своем практическом задании Александр Васильевич получил наглядный и эффективный пример корректного и результативного формирования взаимоотношений в экипаже и, можно сказать, ювелирного, творческого исполнения поставленных задач выдающимся летчиком-испытателем Ю.В.Курлиным, что, несомненно, наложило свой отпечаток на всю его дальнейшую работу.

Вообще, кадровый состав ОКБ О.К.Антонова того времени представлял собой целое «созвездие» профессионалов и мастеров своего дела. Молодому пополнению было на кого равняться!



Глава 12.

Как это было

С **Юрием Владимировичем Курлиным**, Героем Советского Союза, заслуженным летчиком-испытателем СССР, мастером спорта СССР международного класса, мы общались достаточно долго, так как, невзирая на почтенный на момент интервью возраст, он оказался очень интересным, общительным и остроумным собеседником. К сожалению, далеко не все, рассказанное им, предназначалось для публикации, но, тем не менее, и нашим читателям досталось немало. Судите сами.

— Когда мне было 17 лет, я был точно таким же, как большинство советских мальчишек моего времени. Нас всех манили небеса, полеты, самолеты. И стремление юноши стать летчиком было нормой для той поры. Однажды во время каникул, будучи в Пятигорске, я попал в краевой аэроклуб как раз тогда, когда там полным ходом шел набор в парашютисты. Конечно, я не устоял: записался, выполнил первые три прыжка, получил удостоверение парашютиста-десантника и значок. Вот оттуда все и началось — влюбился в авиацию! Хотя учился я тогда в индустриальном техникуме города Ростова-Дону. И, надо заметить, что к специальности «пилот» мы, будущие инженеры, относились достаточно скептически: «Это же просто перевозчики!» Почти как обыкновенный водитель транспортного средства. А вот машиностроитель — профессия гораздо более значимая! Чертежи, расчеты, прочность, устойчивость... Серьезным делом занимались...

Поэтому изначально к полетам я отнесся скорее как к хобби: в аэроклубе сделал прыжки с парашютом (уже как спортсмен), потом начал осваивать полеты на учебном самолете... Закончив



▲ Заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза Ю.В.Курлин

техникум, уверенно пошел по намеченному ранее «правильному» пути: поступил в институт инженеров гражданской авиации (Ростовский филиал Киевского института). Однако, по окончании первого курса, получил повестку в армию на срочную службу. Если честно — то идти «в солдаты» совсем не хотелось. Предпочел отправиться «в летчики»: хотел податься в военное училище, но правила в те времена были таковы, что выпускника техникума, не отработавшего «на гражданке» за годы учебы, в военное училище не принимали. Тогда нашел летное училище гражданской авиации (Краснокутское летное училище Гражданского Воздушного Флота), курсантов которого готовили на военной кафедре как летчиков-бомбардировщиков с присвоением звания младших лейтенантов запаса.

Все уладилось достаточно просто:

— Спортсмен?

— Так точно: гимнаст!

— Успеваемость хорошая?

— Отличная!

— Годишься!

Учились там 2 года. Казарма: на 400 человек — 2 печки (при очень крепких зимних морозах — до -40°). Очень высокие требования к дисциплине и порядку. А главное — летать научились, как говорится, настоящим образом. При этом я умудрился заочно закончить еще и один курс института.

Училище я закончил с «отличием», что давало мне право выбирать самостоятельно место работы. Чтобы продолжать учебу в институте, я выбрал Киев. Начал летать в украинском управлении ГА, и благополучно получил диплом о высшем образовании. Для тех времен само словосочетание «инженер-пилот» было из области фантастики. На весь «Аэрофлот» нас таких — «шибко грамотных пилотов» — оказалось всего двое: Бугаев (будущий министр ГА Советского Союза, главный маршал авиации, дважды Герой Социалистического Труда, заслуженный пилот СССР) и Курлин.

Летать я начал под Киевом (Святошино), в первой эскадрилье, осваивающей Ан-2. Через два года полетов вторым пилотом ввелся командиром экипажа. Потом на Ил-14 летал вторым пилотом. А мне хотелось чего-то большего, более интересного и разнообразного. КБ находилось там же, и у них тогда был один летчик-испытатель — Калинин Владимир Антонович (очень заслуженный человек, фронтовик). Но, конечно, самостоятельно со всем объемом работ (даже по одному Ан-2), он не справлялся, и руководство КБ время от времени приглашало кого-то из нашей эскадрильи на помощь — например, директора завода отвезти в Воронеж и обратно. Мне тоже доводилось так «подлетывать». Вот однажды во время такого рейса мы оказались при подходе к Воронежу в сложных метеоусловиях и по правилам должны были уходить на запасной аэродром. Но я говорю своему высокопоставленному пассажиру: «Я вполне могу выполнить инструментальный заход на посадку на Вашем аэродроме в таких условиях. Однако если в мой адрес



возникнут претензии о нарушении правил полетов, то Вам придется «взять вину на себя» и сказать о том, что это Вы заставили меня пойти на нарушение». Он посмеялся и согласился. Я благополучно посадил самолет, после чего получил приглашение от своего пассажира перейти работать к ним на Воронежский авиазавод. Конечно, я согласился и уже через некоторое время стал летчиком их транспортного отряда. Там меня нашел Грацианский Алексей Николаевич — фронтовик, известный летчик-испытатель, летчик Полярной авиации, Герой Советского Союза, ученик Сигизмунда Леваневского. На правах инспектора Министерства авиационной промышленности он спросил меня, не хочу ли я поступить в Школу летчиков-испытателей. Надо признаться, что я в то время даже о существовании такой не догадывался. Узнав, что это такое, — сразу же согласился на двухлетний срок обучения. Вот так и отправился из Воронежа в Москву, где с огромным интересом и желанием отучился, закончив Школу с отличием за 9 месяцев, и распределился (опять по собственному желанию) в Киев.

Попал в КБ Антонова и с тех пор с ним больше не разлучался. Мне сразу доверили опытный самолет Ан-14. Генеральный конструктор — О.К.Антонов — очень любил природу, любил чтобы мы производили полеты вне аэродрома: так, чтобы самолет стоял на берегу, а крыло над водой висело... Мне тоже такие полеты очень нравились. Однажды стояла передо мной задача проведения одновигательных посадок на Ан-14, который упорно не хотел летать на одном двигателе. Нужен был свободный аэродром. И я направился в район Гостомеля, где находился аэродром, который числился как запасной для дальней авиации и был мне знаком со времен моих авиационных работ. Осмотрел с воздуха поверхность летного поля — самолетов и людей не обнаружил. Отработал программу необходимых испытаний, после чего прилетал туда еще несколько раз с минимальным запасом топлива и груза (сидел один) для оценки одномоторных возможностей Ан-14. Своего аэродрома КБ Антонова тогда не имело и самолеты базировались в Жулянах. Там стояли Ан-8, Ан-10, Ан-12, на которых производи-



▲ Ан-14



лись испытания, что было категорически запрещено, так как совмещать рейсовые и испытательные полеты небезопасно.

Олег Константинович собрал летный коллектив в поисках решения о дальнейшей дислокации КБ. Я доложил об имеющейся возможности обрести свой аэродром. Предложение руководству понравилось. Министерство обороны дало «добро», хотя и на временную эксплуатацию этого аэродрома. Олег Константинович в связи с этим тогда припомнил одну французскую поговорку: «Владеет не тот, кто имеет, а тот, кто пользуется». И 1 апреля 1959 года мы перенесли Ан-8 и Ан-12 на новое место дислокации, которое со временем стало собственностью КБ. Постепенно благоустроились. Сначала весь персонал аэродрома умещался в одном «ПАЗике» (автобус). Потом построили деревянный длинный одноэтажный дом для инженерно-технического состава, а уже через 12 лет стали зарабатывать в Тюмени средства на строительство бетонной ВПП. Теперь здесь первоклассный международный аэропорт, который может принимать и выпускать любые самолеты мира.

Когда Александр Васильевич пришел к нам в АНТК после ШЛИ, я был уже достаточно опытным ведущим летчиком-испытателем фирмы Антонова с почетным званием «Заслуженный летчик-испытатель СССР», шеф-пилотом КБ, Героем Советского Союза. Я хорошо помню начало совместной серьезной работы с начинающим летчиком-испытателем Сашей Галуненко.

Наш экипаж должен был решить задачу, поставленную перед КБ Антонова по разработке методики безмоторного снижения, захода и посадки на самолете Ан-24, который тогда уже массово эксплуатировался. В поисках хорошей погоды, необходимой для такой работы, мы улетели в Ашхабад.

Обсуждая программу испытаний на методическом совете, его председатель Анатолий Григорьевич Буланенко был категоричен: «Разрешить испытания с двумя выключенными двигателями (такого в истории АНТК еще не было!) я не могу. Вы там, в Ашхабаде, проведите весь комплекс подготовительной работы, после чего мы вынесем вопрос на рассмотрение методического совета ЛИДБ и решим — быть или не быть таким испытаниям...». И вот мы с Сашей в Ашхабаде начинаем серию испытаний. Два двигателя выключить не разрешают, а с одним выключенным — ничего не получается, после чего я шлю телеграмму: «Прошу разрешить выключение обоих двигателей в полете с последующим запуском». В ответ: «Запрещаем»... Через какое-то время я шлю вторую телеграмму с тем же текстом. Ответ — тот же. Третью телеграмму формулирую иначе: «Если вы запрещаете, то мы возвращаемся домой». Ага! Получилось! Разрешили! Вот тогда мы впервые и выполнили выключение обоих двигателей в полете. Думали, что, выключив двигатели, окажемся в полной тишине, а оказалось, что шум упал процентов на 50-60. Не больше. И ничего страшного не произошло: спокойно запустили двигатели и продолжили программу. Начались нормальные полноценные испытания, которые привели к полезному ожидаемому результату. И работали мы с Сашей одной сплоченной командой. С нами —



штурман и бортинженер. (Штурман — теперь заслуженный штурман-испытатель Майстренко Анатолий Тихонович. Бортинженер — Дмитриев Юрий Андреевич — большая умница и спортсмен, эрудированный сибиряк, с огромным кругозором, который, к сожалению, погиб при испытаниях «Руслана»). Работали без разделения на «старший» и «младший». Это была одна команда, и весь экипаж был ее сплоченными игроками.

Первую оценку Саше лично я дал еще на земле, а именно — в спортзале. Я очень люблю баскетбол именно за то, что эта игра сплавляет команду в борьбе, требуя полной отдачи сил, что для летчика-испытателя очень важно. Когда новичок Галуненко впервые пришел сыграть с нами, он сразу произвел на меня очень хорошее впечатление. Физически сильный, внимательный, сосредоточенный, быстро оценивающий складывающуюся ситуацию, играющий сам и дающий играть другим. Очень он порадовал своей собранностью и чувством команды.

В тех сложных своей новизной испытаниях спортивная оценка полностью оправдалась. Я, конечно, играл роль лидера команды, а Саша продемонстрировал отличную командную игру. В результате — отработали мы, без лишней скромности, на оценку «отлично». Когда методсовет прибыл в Ашхабад и провел свое заседание, мы развесили (в пассажирском зале ашхабадского аэропорта) свои плакаты — схемы, технологию работы экипажа, доложили свое понимание ситуации. В ответ тот вышеназванный начальник ЛИДБ только развел руками: «А что же нам тогда делать?». Как что? Оценивать результаты завтрашних зачетных полетов!

По результатам тех испытаний было написано дополнение к Руководству по летной эксплуатации. Сейчас расчет и посадка со всеми неработающими двигателями — обязательный элемент проверки экипажа на тренажере на всех типах антоновских самолетов.

Саша Галуненко — бесспорно сильная личность, лидер, отличился такими уникально стремительными темпами роста профессионализма, каких я не припоминаю ни у кого другого. Вот и я с ним довольно быстро поменялся ролями. Когда он был вторым на «Руслане», я занимался испытаниями Ан-32 (на высокогорных аэродромах, в Индии и обучении индийских летчиков в Кировограде). А когда Галуненко стал командиром экипажа на «Руслане», меня назначили к нему вторым. И вот в таком составе мы поднимали первый раз второй экземпляр опытного самолета Ан-124 «Руслан» №0103. Это была новая команда, и лидером был А.Галуненко.

Скажу больше: работа испытателя Галуненко мне так импонировала, что и я внес свою лепту в его назначение на «Мрию». Балабуев в неформальной доверительной обстановке обсуждал со мной вопрос выбора ведущего испытателя, интересовался моим мнением на этот счет, рассматривал вариант моего назначения. Я же совершенно искренне тогда сказал Генеральному, что дорогу надо открывать молодым: Галуненко себя очень хорошо показал, пусть он и



ведет нашу «Мрию». Потому что принципиальных отличий от «Руслана» там немного, Саша с этим уникальным самолетом справится, так как именно у него — исключительно стальные нервы. Лично я за всю свою немалую летную биографию таких нервов ни у кого другого не встречал. Железо! В любой ситуации он вел себя совершенно спокойно.

В первом полете я сопровождал его на Ан-74, наблюдая за поведением этого уникального гиганта. Потом мы вместе летали на «Мрии».

Я, как, наверное, и все члены нашего коллектива, с огромным интересом и напряжением наблюдал за тем, как Саша устанавливал рекорды на Ан-225. Скажу так: в огромной степени они состоялись именно благодаря Сашиным железным нервам. Рекорд по грузоподъемности, который устанавливался в Гостомеле, выглядел предельно: взлетали они буквально с последних плит... У кого из летчиков так же хватило бы силы духа и выдержки — я не представляю... Тот, кто понимает в этом деле, знает какой это риск... Да, этот рекордный полет состоялся ровно день в день с той «черной американской пятницей»: 11 сентября 2001 года. Галуненко же поднимал в небо 5-ть 50-тонных танков и устанавливал в том полете 124 мировых рекорда.

К сожалению, сегодня лично я отмечаю кризис интереса к летной профессии, проявившийся уже в национальном масштабе... Плюс — существует проблема методики обучения, доставшейся нам еще с чкаловских времен. Исторический факт: когда Олег Константинович Антонов был ленинградским студентом, Чкалов, уже уйдя на тот момент из армии, работал инструктором в аэроклубе. Году, наверное, в 1928, там, в Ленинграде они и познакомились. Узнав, что Валерий Чкалов катает на «Юнкерсе» пассажиров, заядлый планерист Антонов стал проситься на «воздушное крещение». И инструктор пошел навстречу настойчивому юноше, подняв его с собой в воздух. И уже там — в первом ознакомительном полете — Чкалов на время передал управление будущему выдающемуся конструктору самолетов, чтобы посмотреть «каков он на самом деле». Техника пилотирования тогда, естественно, была другая, а соответствие летчика летной работе оценивалось исключительно по его способностям к пилотированию. Поэтому, насколько он ловко и умело управляет воздушным судном, обладает глазомером, пространственной ориентировкой, координацией движений и т.д.

Сейчас не только само общество преобразилось, изменилась суть подхода к пилотированию воздушного судна — в центре внимания оказалось то, как летчик умеет принимать и перерабатывать информацию. Значит, пора менять и методики как профотбора претендентов на летную работу, так и их профессионального обучения. Большинство из наработанного надо оставить, но значительно обогатить новыми подходами к обучению оперированию информацией. Знаменитый американский физик Джон Арчибальд Уиллер (автор понятия «черная дыра») указывает на то, что именно информация — основа всей (и живой, и неживой) природы. Лично я с ним полностью согласен. Это же подтверждает и основная модель «экипаж-самолет-среда» SHELL, которая является



информационной. Ее автор — известный летчик-испытатель Эдварс, именем которого названа крупнейшая испытательная база США.

Глядя на успешность работы Александра Васильевича Галуненко, я могу так и сформулировать: он лучше других научился работать с информацией. Ведь фактически ему приходилось раз за разом идти в неизвестность. Здесь как раз на первый план выходит его умение накопить, понять и правильно оценить всю ту информацию, которой он владеет, систематизировать ее и применить на практике. И летные испытания можно представить как информационный обмен, в результате которого часть информации трансформировалась в практический результат. И ключевая фигура этого процесса — летчик-испытатель с его интеллектом и другими необходимыми для переработки информации качествами. А качества эти требуют целенаправленного развития и формирования. Так просто из ниоткуда ничего не бывает. И Александр Васильевич, бесспорно, — яркое тому подтверждение. Он всего достигал своим трудом. Плюс, конечно, особые внешние факторы. Какие? Это и трудное детство, и отношение к жизни, и те кумиры, на которых он с детства ориентировался... Каждый человек сам определяет свою судьбу. И я очень рад тому, что сегодня идет работа над созданием этой книги, которая поможет нашему юношеству в выборе жизненного пути, жизненных установок.



▲ Ю.В. Курлин на разборе полетов

Я хорошо знаком с кировоградским летным училищем, осуществляющем подготовку будущих пилотов. На этапе активизации работы нашего АНТК по Ан-32, я даже от «Руслана» отошел — так много было там срочных и важных задач, более близких мне «по духу». У меня на тот момент был соответствующий опыт. Так получилось еще в конце 50-х, что наше Главное инженерное управление госкомитета по экономическим связям большую партию Ан-12 начало поставлять в Индию, а индийские летчики, переучившись на этот тип самолета, заявили, что в свои горы на нем не полетят. Надо отметить, что горные аэродромы в Индии очень сложные, с превышениями от 3,5 до 4,5 километров. Вопрос значительного международного контракта оказался на грани срыва. Причем все высокие инстанции, принимавшие участие в переговорном процессе, сначала показывали пальцами друг на друга, а потом единодушно повернулись в сторону Антонова. Дескать, что это за неподходящий само-



лет он подсовывает индусам? Мы же у себя в Гостомеле, ничего не подозревая, получаем задание выполнять крутые виражи с выпущенными закрылками. Крутим — вертим, считаем радиусы. Антонов меня вызывает: «Как результаты?» Говорю, что все хорошо, все получается. Тут он мне сообщает, что выбрал меня в качестве инструктора по высокогорным аэродромам, и мне предстоит лететь в Гималаи, чтобы летать там на Ан-12 и обучать специфичным полетам индийских летчиков.

— Помилуйте!, — говорю, — Ни я, ни самолет Ан-12 в горах не летали! Как же я буду людей обучать?

А Олег Константинович говорит: «Кто-то же должен быть первым. Ваша основная задача — доказать заявленные возможности самолета Ан-12, рассчитанные нашими специалистами, т.е. доставить на самый трудный аэродром Лех 15-ть тонн груза. Вторая задача — передать свою методику полетов индийским летчикам-инструкторам, которые по ней будут обучать свой летный состав».

Свою методику выполнения полетов на аэродроме Лех я разработал во время первого визита в Индию в феврале 1961 г. и, облетав ее на поршневом «Локхиде» С-119, составил отчет о возможности выполнения полетов на Ан-12 на этом аэродроме. Хотя даже летчики-испытатели фирмы «Локхид» отказались летать на этом аэродроме на своем новом самолете С-130 «Геркулес», который тогда имел славу восходящей звезды. Руководитель нашей маленькой группы представил наш отчет Главному маршалу авиации К.С. Вершинину и получил его одобрение.

С 1 по 15 апреля 1961 года наш совместный советско-индийский экипаж первую задачу выполнил. Последовательно наращивая вес груза в самолете, мы довели его до 15 тонн и дважды подтвердили возможность применения Ан-12 на высокогорном аэродроме Лех (столица гималайского княжества Ладакх, центр округа в индийском штате Джамму и Кашмир). С тремя индийскими инструкторами я выполнил около 30 тренировочных полетов на этом аэродроме, развеяв всякие сомнения в возможностях нашего Ан-12, и в недостижимости уровня С-130 «Геркулес».

Через 15 лет в этих же районах Гималаев мне довелось участвовать в тендерной борьбе с канадцами и итальянцами в качестве ведущего летчика-испытателя легкого военно-транспортного самолета Ан-32. Тогда наш антоновец тоже одержал убедительную победу. Борьба длилась семь лет, и в 1982 году Ан-32 был запущен в серию. Мне, уже традиционно, досталось обучение пятнадцати первых индийских летчиков-инструкторов. Местом летного обучения было назначено Кировоградское летное училище, где мы уже неоднократно бывали. В числе прочих там получали летную специальность и дети работников КБ Антонова, а выпускники этого училища нередко пополняли ряды испытателей нашего предприятия.

Тогда я подружился с кировоградскими авиаторами, а потом, при каждом удобном случае стремился в гости к курсантам и их инструкторам, чтобы поделиться опытом, продемонстрировать антоновские новинки. И на Ан-74 приле-



тал. Будущие пилоты пришли в восторг, увидев в моем исполнении «бочку» на этом далеко не пилотажном самолете. А даже у этой «бочки» была своя предыстория. Дело было так. Возле Брянска упал Ан-22 полка военно-транспортной авиации. Первопричиной катастрофы была недооценка сложности и опасности назначенного режима полета — большие, вплоть до полных, отклонения рулей направления, которые были нужны прочнистам для их расчетов. Руководство этим экспериментом было предоставлено молодому инженеру-прочнисту КБ Антонова, который тоже не представлял степени риска, не участвовал в полете, в котором я такие режимы выполнял на опытном «Антее». Свою убежденность инженер передал экипажу, сказав, что «мы это делали и ничего не случилось».

При очередном режиме полного отклонения рулей направления самолет потерял управление. Никто не успел понять что произошло — меньше чем через минуту самолет врезался в землю.

Предстояло найти причину катастрофы. Составили программу, меня назначили ведущим летчиком-испытателем. Изучив досконально суть дела, я доложил руководству, что существует вероятность самолету перевернуться на спину, а значит — надо разработать маневр выхода в нормальный полет. На основании собственного опыта и знаний я настаивал, что самым правильным будет — добавить вращения и повернуть «бочку». При этом — потеря высоты

небольшая, перегрузки — пустяковые... А вот если выводить из переворота, то возникнет превышение допустимой скорости и перегрузки, а значит — успешное завершение полета не гарантируется. Начальник ЛИДБ возражал: «Да не будет никакого переворота на спину...» Но так утверждать нельзя — а если будет? Спорили по этому поводу усиленно. Я настаивал на том, что мне необходимо попробовать такую бочку на подобном самолете чуть меньших размеров. Наиболее подходящим для этой цели был самолет Ан-32. При этом я понял, что если буду раскрывать свои карты на методсовете, то оппоненты смогут представить все это Антонову со своей точки зрения и убедить его запретить такую подготовку. Поэтому с начальством решил не спорить, а тихонько, в обычных полетах на Ан-32, подготовился и попросил ведущего инженера Ан-32 зафиксировать



▲ 1982 год, г. Запорожье. А.Поддубный, А.Галуненко, Ю.Курлин во время рабочей командировки в КБ «Прогресс»



все, что буду делать. В полете так аккуратно выполнил первую «бочку», что бортрадист, занятый своим постукиванием, даже не понял что произошло. Только голову вскинул:

— А? Что такое?

— Да ничего, — говорю, — такого. Стучи себе дальше...

А дальше (через год, когда все уже было позади) — планшетка, на которой добросовестный инженер зафиксировал мою «бочку», случайно попала-таки на глаза тому начальнику ЛИДБ, о трениях с которым я уже рассказывал. Крик, шум... Побежал к Антонову: «Вы посмотрите, что этот Курлин творит!!!!» Меня вызвали на ковер, а я и говорю:

— Я же по-человечески просил разрешить мне дать возможность подготовиться к крайне важной и нужной работе. Запретили... А жить мне хочется. Поэтому я вот так и поступил, чтобы подготовиться к действиям в возможной ситуации...

Олег Константинович только посмеялся над этой ситуацией, но строгий выговор мне все-таки подписал...

А потом уже, когда в Харькове Главкому ВВС надо было показать Ан-74, Петр Васильевич Балабуев вспомнил о моем самовольном эксперименте, вызвал и спросил: «А на 74-ом сможешь «бочку» крутануть?» И я с радостью согласился. Потренировались и удивили не только Главкома, но и других зрителей демонстрацией таких вот нехарактерных для транспортного самолета элементов полета. И открыли новые возможности антоновских самолетов.



▲ А.В.Галуненко и Ю.В.Курлин на МАКСе приветствуют российских коллег, 1997 год



(От автора: здесь Александр Васильевич сознался, что в то время тоже не удержался и, летая на Ан-28, следуя примеру своего Учителя, так же тайно от руководства, но покрутил «курлинские» «бочки»).

А потом уж вполне официально крутил эти «бочки», в том числе — и для кировоградских курсантов. Воспитание будущих пилотов, формирование их психологической готовности к полетам, мотивации на летную работу — это все очень важные компоненты безопасности полетов. И будучи в Кировограде, общаясь с курсантами Кировоградского летного учебного заведения, мне так хотелось передать им понимание этого, направить на верный путь, что даже родились стихотворные строки. Я посвящаю их кировоградским курсантам, к ним же и обращаюсь:

Курсантам «Кировоградского летного»

На занятия в УЛО шаг чеканит рота,
В каждом шаге — сто шагов будущих пилотов.
Сто шинелей, сто фуражек, сто голов под ними
Двести «стопроцентных» глаз с мыслями живыми.
Двести рук, готовых взять РУДы и штурвалы,
Чтобы небо покорять скоростью немалой.
Время быстро промелькнет, и пилотов рота
По маршрутам поведет сотни самолетов.
В ста воздушных кораблях полетят уверенно
Тысяч двадцать пассажиров, обществом доверенных.
Час полета — не пустяк. Всякое случается
И за пять минут порой напереживаешься.
А таких-то вот часов — всерьез, не «на шару» —
Роте нужно налетать миллионов пару...
Как же много в тех часах шансов ошибиться —
Если что-то не понять, иль недоучиться...
Чтоб такого не случилось — с первых дней курсантских
Учредить себе полезно режим арестантский:
Лекционные часы — курс академический
Неизменно сочетать с тренингом физическим.
Довести до совершенства самоуправление
И не тратить понапрасну жизнь на развлечения!
Добрый путь вам, сто парней — будущих пилотов,
Уваженье всех людей, новых самолетов...
Совершенствуйте себя, будьте осмотрительны,
Чтобы жизнь у вас прошла — ярко, выразительно!
Чище, рота, строй держи, — это тоже тренинг:
Только собранные люди обгоняют время!

Глава 13.

Ан-28. Первая испытательная парта

На момент начала трудовой деятельности А.В.Галуненко в КБ проходил испытания новый, опытный самолет Ан-28, который был впервые поднят в воздух одним годом раньше ведущим летчиком-испытателем Владимиром Ивановичем Терским. Желание Александра Васильевича поучаствовать хотя бы в некоторых полетах опытного самолета, пусть и не самого большого, прочувствовать и ощутить особенности выполнения испытательных режимов профессионалом, заслуженным летчиком-испытателем СССР В.И.Терским, было вполне обоснованным. Владимир Иванович не возражал, отправив начинающего испытателя для начала изучить теоретическую часть самолета и его систем, сдать зачеты, обещая после этого подключать его к полетам. Как и учили в ШЛИ — вчерашний «школьник» буквально за несколько дней ускоренно изучил материальную часть самолета, сдал зачеты и был допущен к испытательным полетам.

Однако, чтобы на том этапе «влиться» в испытания Ан-28, проходившие на высокогорном малозагруженном полетами аэродроме Ахалкалаки (Армения), необходимо было, по крайней мере, туда добраться. Но и здесь все сложилось удачно: для



▲ Ан-28



доставки участников испытаний и перевозки необходимой аппаратуры задействовали Ан-26, с командиром экипажа — бывшим планеристом, рекордсменом мира, а на то время уже летчиком-испытателем ОКБ О.К.Антонова, Евгением Александровичем Литвинчевым. Галуненко назначили вторым летчиком Ан-26, для того чтобы параллельно он смог получить тренировку и проверку техники пилотирования в ночных полетах в качестве командира экипажа данного типа воздушного судна.

Александр Васильевич успешно делает первые шаги профессионального становления: получает первоначальный опыт выполнения хотя бы небольшой части испытательных режимов у Владимира Ивановича во время испытательных полетов на Ан-28 вторым летчиком и допуск к полетам командиром экипажа на Ан-26. А «украшением» той рабочей командировки стал праздник, который устроили для всех украинских авиаторов гостеприимные армяне, узнавшие, что в составе экипажа Ан-26 летает их земляк — бортинженер Андруш Погосович Мартиросян (уроженец небольшого села под Ереваном). Шашлык из молодого барашка и другие особенности армянской национальной кухни послужили хорошей разрядкой после напряженных полетов.

Вернувшись из насыщенной событиями командировки, Александр Васильевич приступил к рабочим будням. Но «буднями» те дни считает только по «цвету календаря». Он говорит о том, что известное изречение «на работу, как на праздник» — как нельзя лучше отображает тот период его жизнедеятельности. Те полетные задания, с которых он начал осваивать летно-испытательную деятельность на фирме Антонова, и сама система работы здесь, превзошли самые смелые ожидания, захватили его всего.

Особенностью работы испытателей ОКБ Антонова, как, наверное, и других ОКБ, являлось то, что каждому летчику необходимо было «переключаться» не только с одного задания на другое, но и с одного типа воздушного судна на другой. И каждая новая задача таила в себе особую новизну, предоставляла специфический опыт работы.

Так, например, параллельно с испытаниями Ан-28, Галуненко получает новое, достаточно сложное задание. Несколько случаев идентичных



▲ В кабине Ан-28



катастроф Ан-24 и Ан-26 (активно летающих в гражданской авиации) на этапе захода на посадку, связанных с интенсивным обледенением хвостового оперения самолета, приводящего к потере им устойчивости по перегрузке (так называемый «клевок») серьезно озадачили создателей этих самолетов. Возникшая проблема заставила их сконцентрировать все силы и знания на том, чтобы найти средства защиты и способы борьбы с ней. Учеными и конструкторами были предложены различные варианты защиты от обледенения под общим названием «ледобой» (устанавливаемых на стабилизатор хвостового оперения), а перед летчиками-испытателями, соответственно, встала задача провести летные испытания устойчивости и управляемости самолета при различных интенсивностях и толщинах льда, образовавшегося путем естественного обледенения.

Эта программа испытаний имела достаточно высокий уровень сложности, но начальник ЛИС А.А.Круц принял довольно смелое решение поручить ее А.В.Галуненко как ведущему летчику. При этом в соответствии с собственной методикой, о которой он рассказал в интервью для этой книги (Глава 11, «Новая профессия»), вторым пилотом Афанасий Афанасьевич назначил опытного наставника, заслуженного летчика-испытателя СССР Бориса Владимировича Степанова. Именно Борис Владимирович и был тем самым другом и «однокашником» бывшего начальника ШЛИ Л.В.Фоменко, который организовал виртуальные «смотрины» выпускников, завершившиеся выбором Галуненко «из всех прочих возможных». Помня об этом, Круц так пошутил в адрес Степанова, подписывая распоряжение о формировании экипажа: «Ты просил — теперь ты и учи».

Борис Владимирович продемонстрировал своему подопечному «высший пилотаж наставничества», в первый же день расставив все точки над «i» таким



▲ Ан-26



образом: «Ты, Саня, парень грамотный. В ШЛИ времени даром не терял — показатели достиг высоких, здесь себя уже успел проявить, разобраться, что к чему. Так что, работай сам, а я буду наблюдать и вмешаться в процесс, только если возникнет угроза безопасности полетов».

Такой подход дал молодому испытателю возможность полной самореализации при уверенности в наличии надежной «страховки». Борис Владимирович слово сдержал: высказывался он уже по окончании полета (как правило, одобрительно), а во время выполнения задания только иногда подсказывал, как тот или иной элемент можно было сделать еще эффективнее. Уже к середине испытаний наставник решил, что со своей миссией успешно справился и сообщил Круцу, что в выполнении этой программы для контроля Галуненко больше не нужен, предложив назначить другого второго пилота.

Афанасий Афанасьевич согласился, но, как осторожный начальник, все равно продолжал планировать опытных «асов»: заслуженных летчиков-испытателей СССР Богданова Владислава Арсентьевича и Залюбовского Валентина Адольфовича, которые придерживались той же методики — контролировать, не вмешиваясь.

Проведение этой программы стало мощным, как бы краеугольным камнем дальнейшей испытательной работы Александра Васильевича, усилив его уверенность в собственных силах и способность принимать правильные самостоятельные решения. Кроме того, полученный опыт корректного наставничества по эстафете перешел к следующему поколению. В дальнейшем, когда настал черед

Александра Васильевича вводить в строй пилотов-испытателей (на «Руслане», «Мрии», других крылатых машинах), он помнил уроки своих именитых учителей, конечно, дополняя их и собственными элементами, на базе достигнутого опыта.

Выполняя эту программу, в перерывах между этапами, А.В. Галуненко освоил «первенца» фирмы Ан-2, а также — Ан-30, Ан-32 (демонстрационные полеты которого ему впоследствии довелось выполнять в Марокко, Алжире, Тунисе, Ливии,



▲ Заслуженный летчик-испытатель СССР
Б.В. Степанов и А.В. Галуненко



▲ Ан-32

Египте, Сирии, Ираке ввиду высокого интереса этих стран к самолету, созданному специально для эксплуатации на высокогорных аэродромах).

К весне 1976 года необходимость более интенсивной работы В.И. Терского с конструкторами по новому самолету Ан-72 потребовала от руководства ЛИС принятия решения о назначении ведущим летчиком-испытателем на Ан-28 другого пилота. Среди «маститых» испытателей продолжить его работу по такому «мелкому» самолету желающих не нашлось. А Александр Васильевич, во-первых, за полгода участия вторым пилотом, оказался как бы в контуре полученных результатов испытаний, а во-вторых, по его же словам — прекрасно понимал, что «в лице» Ан-28 может получить исключительную «учебную парту», чтобы набраться ценного опыта, необходимого для дальнейшей работы. И с радостью согласился быть ведущим испытателем этого славного самолета, о чем впоследствии ни разу не пожалел, а наоборот — на 100% убедился в правильности этого решения.

Сегодня Александр Васильевич о своем испытательном «первенце» отзывался исключительно с отеческой нежностью и любовью. Называя его своей «первой испытательной партией», не жалеет положительных эпитетов и теплых слов. Может быть, действительно, самолет был очень удачный, а возможно это все-таки, как первая любовь, воспоминания о которой могут быть только светлыми...

Но при этом, не изменяя стилю изложения, присущего опытным испытателям (наверное, сказываются особые требования к написанию отчетов по испытаниям), Александр Васильевич излагает свое отношение исключительно официальными формулировками: «Ан-28 удивительно простой и безопасный в пилотировании самолет. Он не имеет режима сваливания и тем более штопора при любой конфигурации и любом режиме работы двигателей, а, следовательно, прощает многие ошибки начинающих пилотов. Это исключительно важное свойство дает возмож-



ность эксплуатировать его в широком диапазоне географических и погодных условий, на малоподготовленных грунтовых аэродромах и площадках...» При этом глаза, сияющие особым теплом, и совершенно «душевные» интонации вызывают особые чувства моего собеседника к объекту нашего разговора.

Однако все основания так уверенно давать высокую оценку своему «протее» испытатель получил только после того, как собственноручно проверил его возможности в различных условиях и ситуациях.

Чтобы самолет получил сертификат, позволяющий перевозку пассажиров, необходимо подтвердить его соответствие международным требованиям безопасности полетов путем выполнения огромного количества испытаний во всех ожидаемых условиях эксплуатации. Только доказанное экспериментальным путем соответствие существующим требованиям «открывает» самолету дорогу в серийное производство. Часть испытаний — в стандартных условиях — проводится на своей летно-испытательной базе в Гостомеле, а вторая, большая по объему, соответственно: вне базы — там, где имеют место необходимые нестандартные условия эксплуатации. В результате, география испытательных полетов, как правило, бывает довольно обширной. Для каждой требуемой категории слож-

ности искали подходящий регион, куда в нужную пору года «напрашивались в гости» (летом — в жаркие районы, зимой — в холодные, весной и осенью — в условия обледенения и плохого состояния искусственной или грунтовой ВПП): начальнику соответствующего управления ГА направлялось письмо от Генерального конструктора с просьбой оказать содействие испытаниям. Как правило, ответная реакция была позитивной, и испытателям открывали «зеленую улицу».



▲ Антоновцы принимают на своей базе Сергея Игоревича Сикорского, почетного президента американской компании «Сикорский Эйркрафт Корпорэйшн», сына выдающегося авиаконструктора И.И. Сикорского. Слева направо: А.Галуценко, А.Буланенко, С.Сикорский, В.Терский



Так, чтобы испытать поведение Ан-28 в условиях естественного обледенения, «напросились» в прибалтийские края, где вероятность таких неприятностей была наиболее высокой. Летая в аэропортах Таллинн, Рига, Вильнюс в поисках интенсивного обледенения, экипаж испытателей приводил в недоумение многих, кто их слышал в эфире. Не объяснишь ведь каждому, почему прошишь именно тот эшелон, который органы управления воздушным движением и побывавшие там экипажи настоятельно рекомендуют не использовать.

Задача найти необходимые для испытаний «неблагоприятные» условия на земле (покрытую снегом, водой или ледяной коркой искусственную взлетно-посадочную полосу) была еще сложнее. Так как требовала убедить руководство аэропортов на время проведения испытаний, в нарушение инструкций, не приводить в порядок полосу. С грунтовыми полосами было чуть проще — надо было найти соответствующий аэродром, закрытый для приема и выпуска всех самолетов по причине раскисшего грунта, и там без проблем провести необходимые испытания. Таким вот образом прошла, например, часть испытаний на острове Кихну в Рижском заливе Балтийского моря.

Для определения характеристик самолета и его поведения при выполнении взлетов и посадок при свежевывавшем снеге на бетонной и укатанной снегом грунтовой ВПП использовались северные аэродромы Печора и Ижма.



▲ Испытания Ан-28 на заснеженном аэродроме Печора



Все программы испытаний, касающиеся определения взлетно-посадочных характеристик при любых состояниях ВПП, обязательно предусматривали и оценку поведения самолета, его управляемости при выключениях одного из двигателей на различных этапах: перед отрывом, после отрыва, перед посадкой. Не говоря о степени сложности выполнения таких режимов, довольно непростым делом оказались и сами перелеты в поисках аэродромов с необходимыми условиями для испытаний в северном регионе. Они происходили в малоориентирной местности, с ограниченным наличием наземных радиотехнических средств, экипажем, состоящим из командира и бортмеханика, да еще с незадействованным на то время (не испытанным) автопилотом, то есть «на руках».

Испытания при высоких температурах наружного воздуха проводились в столице Туркмении — Ашхабаде. Работать в этой, в прямом смысле слова «горячей» командировке, Александру Васильевичу было намного приятнее, чем в предыдущих. Не потому, что он любитель тепла, доходящего до зноя, а просто — компания сформировалась тогда уж больно симпатичная! Месяцем раньше на предприятие прибыл по распределению после окончания ШЛИ новый летчик-испытатель Сергей Максимов, тоже бывший военный летчик, закончивший Черниговское ВВАУЛ в 1970 году. С Александром Васильевичем они быстро нашли общий язык, и «новичок», прислушиваясь к мнению более опытного товарища, решил подключиться к испытаниям Ан-28. Получив согласие руководства и быстро сдав необходимые зачеты, Сергей «влился» в экипаж Галуненко (состоявший на тот момент из самого Галуненко и бортмеханика Валерия Мареева). «Гуртом легче и батьку бить» — говорят украинцы, так что экипаж, увеличившись, к поставленным задачам подошел еще активнее, чем раньше. У «старожиллов» же появилась еще одна, не менее важная, параллельная задача: ввода в строй начинающего испытателя, к которой оба отнеслись с доброжелательной ответственностью. Александр Васильевич, памятуя, как сам совсем недавно, будучи в этой роли, попал в хорошие руки, и Валера Мареев, искренне уважающий летчиков уже потому, что одним из пионеров советской авиации был его отец-летчик, доживший до 97 лет и «правильно» воспитавший своего сына.

Программа испытаний (как и ввод новичка в курс дела) состоялась успешно — результаты по возможности эксплуатации самолета при высоких температурах оказались зачетными, особо не отличаясь (даже при выключениях одного из двигателей на взлете и заходе на посадку) от тех, которые были получены при стандартных температурах наружного воздуха.

Уже в ходе испытаний началась и реализация давно созревшего решения Генерального конструктора по обоснованной замене крыла самолета. Существующее крыло с внутренними резиновыми топливными баками, заменили на крыло с кессонной конструкцией. Естественно, произведенная доработка потребовала соответствующих дополнительных летных испытаний.



Первые же полеты показали, что у самолета появилась перекомпенсация элеронов при небольших углах отклонения. «Нормальным языком» — это когда самолет реагирует креном вправо на отклонение летчиком штурвала влево, и наоборот.

Александр Васильевич, выявивший данное нетипичное поведение машины, отмечает, что «беда не столь большая, но ее не должно быть в принципе». Надо устранять! Явление тщательно несколько раз зафиксировали на контрольно-записывающую аппаратуру (КЗА) во время полетов. Изучив полученную информацию на земле, подтвердили отрицательные результаты испытаний, о чем доложили ведущему конструктору Ан-28 — Дмитрию Семеновичу Киве, который сообщил о возникшей проблеме «выше» — Генеральному конструктору О.К.Антонову.

Олег Константинович созывает совещание, на которое приглашает конструкторов, ведущих инженеров и обнаружившего эту неприятность летчика-испытателя (для устного доклада и оценки опасности такого поведения самолета). Александр Васильевич доложил собравшимся о характере поведения самолета на отклонение органов управления и степени его опасности.

Генеральный объявил (как сейчас принято говорить, а тогда — делать) «мозговой штурм»: каждый должен был высказать свою версию произошедшего и возможные пути устранения проблемы. Прозвучало много различных, в том числе и очень интересных вариантов. А «ларчик», как оказалось, «просто открывался». Олег Константинович внимательно, не перебивая, выслушал все выступления, после чего поблагодарил докладчиков и изложил свой путь решения — исключительно простой по исполнению и очень эффективный, подтвердив



▲ Ведущий конструктор Д.С.Кива и ведущий летчик А.В.Галуненко постоянно работают над совершенствованием своего Ан-28



очередной раз, что «все гениальное — просто» и свой выдающийся талант авиаконструктора.

Памятным оказалось и сотрудничество с тогда молодым, но уже перспективным и обладающим рядом выдающихся качеств инженером, ведущим конструктором Ан-28 Кивой Дмитрием Семеновичем.

Александр Васильевич считает весьма показательным случай, который произошел в 1979 году, когда было принято решение впервые показать на авиакосмической выставке в Париже два детища антоновцев — Ан-72 и Ан-28. Галуненко, как ведущему летчику-испытателю и командиру Ан-28, предстояло подготовить и выполнить в Ле-Бурже показательные полеты. Кива, как ведущий конструктор, возглавил группу, состоящую из четырех человек, осуществляющую перелет самолета Ан-28 во Францию.

Показательные полеты на авиасалоне были успешно выполнены, а вылет домой был запланирован на следующее утро после его закрытия. Во время подготовки самолета к вылету бортмеханик Валерий Мареев обнаружил неисправность курсовой системы самолета. Вскоре он выявил и ее причину: затекание воды из негерметично закрытой форточки на блок курсовой системы, расположенный на правой бортовой панели. Устранить проблему было возможно путем сушки специальным феном в самолете по месту установки. Все это потребовало изменения плана вылета — с переносом его на следующий день.

Один из представителей Министерства авиационной промышленности, узнав о произошедшем инциденте, оценил его как «умышленное заливание водой с целью продления своего пребывания во Франции на дополнительные сутки». К счастью, эту версию не поддержал никто из руководства делегации, только настроение экипажа, и так испорченное случившимся, было удручено еще больше. И если Александр Васильевич со штурманом Александром Поддубным действительно отправились на ночлег в парижскую гостиницу, то Дмитрий Семенович лично (вместе с бортмехаником — Валерой Мареевым) остался в самолете, сушить злополучный блок и восстанавливать систему. Вот такой, казалось бы, незначительный эпизод, но очень много говорит о человеке...

Утром Ан-28 был готов к вылету и после взлета взял курс на родную Украину.

Через некоторое время после возвращения — новая задача: показать самолет польскому правительству и Первому секретарю ЦК Компартии Польши Гереку в Варшаве. В то время очень активно рассматривалась идея наладить серийное производство Ан-28 в этой братской стране.

Опять той же командой, под руководством Дмитрия Семеновича, прибыли в Варшаву. Как и было запланировано, выполнили показательные полеты в Варшаве, дав польским «верхам» исчерпывающее представление о самолете. После чего поляки предложили расширить программу визита, направив экипаж с такой же миссией (показать самолет) коллективу авиационного завода в г. Мелец и специалистам двигателестроительного завода в г. Жешуве.



Дмитрий Семенович, связавшись с руководством ОКБ, разрешение на выполнение таких «вводных» получил, и презентация Ан-28 «развернулась» по всей стране. Как оказалось — весьма результативно. Польская сторона приняла позитивное решение и за несколько лет освоила серийный выпуск Ан-28.

Одним из первых эксплуатантов Ан-28 польского производства должно было стать Таджикское управление ГА. Однако таджики «уверенности в завтрашнем дне» не испытывали — хотели убедиться в том, что самолет Ан-28 можно будет так же эффективно эксплуатировать на сложных таджикских аэродромах, расположенных в горном Памире, как и труженик Ан-2, который много лет осуществлял перевозки с одного сложного аэродрома на другой. Для того, чтобы проверить возможности будущей эксплуатации Ан-28, таджикское управление ГА попросило АНТК прислать экземпляр этого воздушного судна, чтобы убедиться в его соответствии своим условиям.

Лететь в Таджикистан на Ан-28 опять пришлось обоим «ведущим»: конструктору Киве и испытателю Галуненко (который на тот момент — в 1985 году — уже испытывал Ан-124 «Руслан»). Прилему Ан-28 в Душанбе придали большое значение не только высшие авиационные власти, но и правительство республики. Встреча состоялась на самом высоком уровне — в небо над Душанбе в первый полет пожелали подняться самые первые лица Таджикистана, которые в результате остались довольны увиденным.

Затем началась непростая работа — облет с посадками на все те небольшие горные аэродромы, которые, наверное, и обнаружить было бы невозможно без местного штурмана — Марата Каримова, знающего визуально все наземные



▲ Поселок Джиргиталь встречает экипаж Ан-28 и гостей



ориентир. Александр Васильевич до сих пор помнит затейливые названия тамошних населенных пунктов — Хорог, Мургаб, Джиргиталь, Куляб...

И это, пожалуй, неспроста — в каждом селении их принимали как самых дорогих гостей, по высшим статьям национального гостеприимства: с цветами, песнями, а также шашлыками и другими привлекательными блюдами. Вот в такой атмосфере и развивались отношения конструктора с испытателем, которые с поставленной задачей тогда справились на все 100 % — убедили таджиков в бесспорной привлекательности своего «детища» Ан-28.

Была еще памятная встреча с Ан-28, но уже «виртуальная».

Делегация АНТК (в составе главных конструкторов, их замов и других специалистов, среди которых оказался и А.В.Галуненко) под руководством Д.С.Кивы, в то время первого заместителя Генерального конструктора, возвращалась домой с авиасалона в Фарнборо. Но не своим самолетом, а рейсовым «Боинг 737». Александр Васильевич, захотев познакомиться с экипажем, пере-

дал через стюардессу свою визитную карточку командиру корабля и, конечно, был приглашен в кабину. Он при любой возможности стремился к общению с линейными пилотами, чтобы «держать руку на пульсе» того, чем и как живет гражданская авиация. И в тот раз — разговорились, познакомились. Кто где учился, на чем и где летал. Второй пилот упоминает о периоде полетов в Африке на Ан-28. Конечно, Александру Васильевичу было очень интересно услышать отзывы о своем «первенце». А они оказались чрезвычайно восторженными! «Да это не машина, а мечта! Неприхотлива и безотказна. Из любой сложнейшей ситуации, которых в тех условиях —



▲ Мемориальная встреча с Ан-28 на сцене ДК «Авиатор» Государственной летной академии Украины, Кировоград, 2010 год



видимо-невидимо, всегда сама выходила достойно и нас выручала. Что мы на ней вытворяли!...» Александр Васильевич просит пилота повторить эти комментарии находящемуся в салоне ведущему конструктору этого самолета и, опережая его, сам направляется к своим коллегам. С очень сосредоточенным выражением лица он обращается к Дмитрию Семеновичу с предложением выслушать мнение о самолете Ан-28 одного из членов экипажа, отлетавшем на нем в Африке. «Что, не очень?», — уточняет Дмитрий Семенович. Александр Васильевич сокрушенно кивает.

— Так может — не надо?

— Лучше выслушать, Дмитрий Семенович.

И тут появляется сияющий пилот и «с ходу» начинает «фейерверк словесия»:

— Так это Вы создали эту замечательную машину? Как же мы, летавшие на ней в Африке, Вам благодарны!!! — и понеслось...

Дальнейшая часть пути, естественно, прошла в отличном настроении...

Вот такие позитивные воспоминания у Александра Васильевича о его «первой испытательной парте», «бразды правления» испытаниями которой в 1979 году он без тени сомнения передал своему младшему коллеге, собственноручно подготовленному к дальнейшей работе летчику-испытателю Сергею Максимову.

А в 2010 году — еще одна «мемориальная» встреча с Ан-28. В торжественной обстановке церемонии посвящения первокурсников Государственной летной академии Украины в курсанты, на праздничной сцене ректор авторитетного летного учебного заведения С.Н. Неделько, под аплодисменты присутствующих, вручил члену президиума А.В.Галуненко изображение его «первой испытательной парты». Как памятный символ начала официальной работы Александра Васильевича «с другой стороны классической учебной парты» — в числе профессорско-преподавательского состава Государственной летной академии Украины. Но это — совсем другая история, речь о которой пойдет гораздо позже.



▲ Молодой испытатель Галуненко внимает наставлениям заслуженного летчика-испытателя СССР Ю.Н.Кетова. Киев, ОКБ О.К.Антонова



А в этой главе осталось добавить, что среди антоновских самолетов, освоенных Александром Васильевичем параллельно с испытаниями Ан-28, был и легендарный в то время, давно выпускаемый серийно Ан-22 «Антей», который впервые подняли в воздух в феврале 1965 года Ю.В.Курлин и В.И.Терский. При эксплуатации этого самолета в военно-транспортной авиации возникла проблема, по решению которой конструкторами КБ Антонова был предложен целый ряд вариантов. Чтобы выбрать наиболее оптимальный, потребовались дополнительные летные испытания, на которые ведущим летчиком был назначен заслуженный летчик-испытатель СССР Юрий Николаевич Кетов.

В качестве напарника Юрий Николаевич выбрал себе Галуненко и, начиная с первого полета программы, предложил начинающему испытателю активно участвовать в выполнении отдельных режимов, предоставляя свободу действий в управлении самолетом. Александр Васильевич с особым теплом вспоминает и этого своего наставника. Говорит, что был он мягким, спокойным и, даже казалось, стеснительным человеком, обладающим высоким уровнем профессионализма, работа с которым доставляла огромное удовольствие. Наверное, та симпатия оказалась взаимной, так как по окончании данной программы испытаний, когда Галуненко не был занят Ан-28, Юрий Николаевич старался планировать его вторым летчиком на любые транспортные рейсы, которые выполнял на «Антее». Таким образом Александр Васильевич набрал опыт полетов в простых и сложных метеоусловиях вторым летчиком и выполнил небольшую программу обучения первым, после чего Ю.Н.Кетов дал ему допуск полетов командиром Ан-22. Одним из ответственных заданий в качестве командира экипажа затем стала месячная командировка А.В.Галуненко во Владивосток для перевозки японских карьерных самосвалов «Комацу» в поселок Полярный, где их с нетерпением ждали якутские алмазодобытчики.



▲ Ан-22

И в этой самостоятельной работе огромную поддержку новый командир получил от корифеев летной работы, опытных членов экипажа — штурмана Олега Петровича Коршунова и бортинженера Михаила Михайловича Трошина.

Глава 14.

Планер: приятное с полезным...

Олег Константинович Антонов писал: «Были фрегаты, крейсера, линкоры, теперь появились атомные суда, а парусные яхты остаются. Так и планеры. Их будут строить, и летать на них до тех пор, пока будут восходящие потоки и будут люди, стремящиеся летать. А они будут всегда». Его любовь к планеризму вошла в историю, но была как бы отодвинута в тень гениальными антоновскими самолетами. Сегодня большей частью именно фанаты этого вида спорта вспоминают о том, какие выдающиеся планеры создавал Антонов на заре своей конструкторской карьеры. Так, например, известно, что Ольга Васильевна Клепикова мировой рекорд дальности полета (749,2 км), который продержался 38 лет, установила на планере конструкции О.К. Антонова.



▲ Коктебель. Место зарождения советского планеризма — гора Узун-Сырт, 1982 год. И.И.Радауцан, В.А.Богданов, О.К.Антонов, А.Денискин, В.Морозюк, В.Г.Тысенко



Планеризм — это особая страсть «небожителей», отдельная тема для интереснейшего повествования. Люди, посвятившие себя парящему полету, могут часами рассказывать о своем увлечении с энтузиазмом и горящими глазами. Однако для одних это просто хобби, а для некоторых — компонент профессионализма.

Сегодня в авиационном сообществе ведется много разговоров о том, что пилот с навыками планеризма обладает гораздо более высоким уровнем профессиональной надежности. Катализатором таких рассуждений стала блестящая аварийная посадка на реку Гудзон 15 января 2009 года самолета Airbus A320 авиакомпании US Airways со 150 пассажирами на борту. Благодаря мастерству командира корабля Чесли Салленбергера, все, находившиеся на борту его самолета, выжили. Специалисты уверены, что в основе успешного приводнения то, что Салленбергер являлся планеристом и в совершенстве владел мастерством парения в воздушных потоках. История авиации хранит немало других примеров успешного предотвращения катастроф именно пилотами-планеристами, благодаря имеющимся у них специфическим навыкам и знаниям. Например, тот же инструктор Кировоградского летного училища А.Багдасаров, успешно посадивший во время учебных полетов Ан-24 со случайно выключенными обоими двигателями (об этом случае — в главе 11 «Новая профессия»), так же являлся выпускником секции планеризма. Хоть сегодня и начали говорить достаточно убедительно и громко о профессиональном преимуществе пилотов с навыками планеризма, но на системе подготовки летных кадров это никоим образом не отразилось. И даже официальных рекомендаций ввести соответствующую подготовку в летную практику будущих пилотов никто до сих пор не счел нужным сформулировать...

А вот Александр Васильевич, опираясь на собственную интуицию, ведомый стремлением достичь максимального профессионализма, еще только начав свою карьеру летчика-испытателя, самостоятельно пришел к выводу о явной пользе опыта полетов на планере для испытательной работы. Этому как раз способствовали и первые полеты с Ю.В.Курлиным по программе испытаний Ан-24 с двумя остановленными двигателями. К тому же, осваиваясь на новом месте работы, молодой испытатель Галуненко узнал, что на аэродроме Летно-испытательной и доводочной базы (ЛИДБ) расположен и авиационно-технический спортивный клуб (АТСК) предприятия, который в выходные дни проводил полеты на планерах, обучая работников и других желающих энтузиастов планеризма. Все расходы по жизнедеятельности клуба предприятие брало на себя, так как Генеральный конструктор О.К.Антонов, как указывалось выше, трепетно относился к этому виду спорта и стремился его популяризировать. В первую очередь — в среде своих подчиненных, по определению посвятивших себя служению небу. Сам будучи заядлым планеристом, Олег Константинович как бы стремился поделиться с окружающими радостью летания, предоставляя возможность всем желающим покорять Пятый океан таким вот образом...

Александр Васильевич быстро вычислил среди своих коллег планеристов-любителей (это оказались Ю.С.Сумный — бортрадист ЛИСа и О.М.Папченко — в



то время начальник вычислительного отдела ЛИДБ), к которым и обратился с просьбой приобщить к основам планеризма. Конечно, сотрудники и соратники с удовольствием пошли навстречу молодому испытателю. В ближайшие же выходные Александр Галуненко выполнил с инструктором О.М.Папченко два контрольных полета по кругу, после чего был сразу же допущен к самостоятельному полету.

Контрольные полеты несли в себе необходимую познавательную функцию — новичку необходимо было в воздухе показать, каким образом держаться за самолет с помощью буксировочного троса, в какой момент делать отцепку длинного фала, которым планер на взлете крепится к самолету-буксировщику, и как на посадке правильно пользоваться механизацией крыла для осуществления точного расчета.

Надо отметить, что планерные полеты собирали такое количество желающих подниматься в небо, что образовывалась даже значительная очередь. Увидев незнакомца, которого начали обучать вне очереди, игнорируя сообщество и установившийся порядок, любители-планеристы, конечно, возмутились. Больше всего их волновала (как потом выяснилось) перспектива того, что «новоявленный конкурент» будет летать все лето, отбирая так кропотливо загодя поделенные между собой часы налета. Еще больше собравшихся смутило то, что сразу после двух ознакомительных кругов незнакомец собрался лететь сам. Вот это уже совсем не по правилам — так быстро обучение не заканчивается — сочли те, кто многие годы всерьез занимался планерными полетами. Но тут, к еще большему удивлению масс, Галуненко после своего первого самостоятельного полета, приземлился точно у посадочных знаков. Любопытство переполнило чашу терпения через край, и к Сумному послали гонца за «разведанными» — что это происходит и кто этот парень. Вот тут и были расставлены все точки над «i». Узнав, что это новый летчик-испытатель КБ и появился на аэродроме только для того, чтобы познать ближе такой милый для их сердец процесс парения, а претендовать на «длительные захваты планера в свои руки» не собирается, собравшиеся на аэродроме с искренней радостью «распахнули ему свои объятия».

Александр Васильевич, действительно, не злоупотреблял положением — на полеты приходил нечасто и никого не притеснял. С явным удовольствием летал он на длительные парения планера в восходящих потоках с любителем-планеристом, бессменным кинооператором и фотографом ЛИДБ Александром Денискиным.

С высоты достигнутого профессионализма мой собеседник признает, что те полеты действительно не стали «лишним балластом», а принесли реальную пользу в успешность его дальнейшей летно-испытательной работы. При этом дали не только определенные навыки в пилотировании свободно парящего летательного аппарата, но и огромное наслаждение от красоты и своеобразия испытанного парения. Кроме того, возможность окунуться в целый мир необыкновенных впечатлений, соприкоснуться с общностью неординарных людей, искренне увлеченных и объединенных своим специфическим летанием.



Особенно впечатлила его встреча с выдающейся планеристкой, мировой рекордсменкой **Ольгой Васильевной Клепиковой**. Придя на встречу с летно-испытательным составом ОКБ в день 50-летия первого мирового рекорда, установленного на самолете Ан-2, эта необыкновенная (на тот момент уже 88-летняя) женщина так рассказывала о своих полетах и рекордах, что покорила собравшихся своим юношеским задором и энтузиазмом. А рассказать ей действительно было что!

В авиацию Ольга Клепикова пришла, когда еще не было знаменитого полета Чкалова. В конце 20-х годов прошлого века Советская страна поднималась из разрухи, оставленной гражданской войной, но правительство уделяло авиации особое внимание. Росло



▲ Мировая рекордсменка Ольга Клепикова не теряет оптимизма и жизнелюбия даже в очень почтенном возрасте

число аэроклубов при спортивных обществах, крупных заводах и предприятиях. Плакаты призывали: «Комсомолец — на самолет!» В райкомах и горкомах комсомола проводили спецнабор в летные школы Военно-Воздушных Сил Красной Армии. Ко Дню авиации готовили праздники авиаторов на аэродроме в Тушино. Строили рекордные планеры к предстоящему слету планеристов в Коктебеле.

Комсомолка Ольга Клепикова, окончив учебу в ФЗУ, работала токарем на оружейном

заводе, где получала по карточке самую высокую норму хлеба — 400 г в день и, как тысячи советских юношей и девушек, мечтала о полетах. Когда в 1930 г. на заводе объявили набор в аэроклуб, Клепиковой отказали — слишком худая. «Лучше бы ты, девушка, на танцы пошла», — советовали ей летчики. Пришлось проявить настойчивость — и, зачисленная в планерный кружок аэроклуба, оказалась единственной девушкой среди 40 парней. Учеба представляла собой сначала пробежки на планере по земле, подлеты на метр, затем — выше. Позже осваивали сложные полеты — слетали с горы, разворачивались обратно на холм. Многие юноши не управлялись, разбивали планеры. Ольга с полетами отлично справлялась, причем стремилась летать не только на двухместных, но и на рекордных планерах конструкции О.К.Антонова, сделала заявку на рекордный полет на дальность.

Вот как об этом рассказывал сам Олег Константинович.

«Планерный завод был закрыт незадолго до Отечественной войны. Парк планеров перестал пополняться новыми машинами, а старые постепенно выходили из строя. С той весны 1937 года, когда неугомонный Расторгуев трижды



подряд побил абсолютный рекорд дальности полета на планере Г7 конструкции Грошева, доведя его до 652 километров, а Виктор Ильченко пролетел с пассажиром 407 километров на «Стахановце» Емельянова, спортивная работа все больше замирала. Построенные в последний год работы завода пять рекордных планеров «Рот-Фронт-7» летали редко.

Руководители аэроклуба проявили к планеризму полное равнодушие.

— Тебе хорошо, — говорили пилоту, рвавшемуся в рекордный полет, — ты разобьешься — с тебя и взятки гладки, а нам по выговору дадут!

И вот, когда 18-летняя комсомолка Оля Клепикова подала заявление на рекордный полет, начальник аэроклуба совсем оторопел. Не знаю, какие меры он принял, чтобы избежать перспективы возможных взысканий и утомительных хлопот по заказу траурных венков и катафалка, но Оля стартовала и пролетела более 380 километров, установив новый женский международный рекорд дальности полета на планере. Прежний рекорд, принадлежавший немецкой планеристке Ханне Рейтч, личному пилоту Гитлера, которую фашистская пропаганда произвела в «сверхчеловеки», был побит.

6 июля 1939 года Оля, проявив редкую напористость, вновь преодолела вязкое сопротивление любителей спокойной жизни и, несмотря ни на что, в 10 часов утра поднялась на буксире за самолетом П-5. Отцепившись на высоте чуть меньше 1000 метров над центром Тушинского аэродрома, она набрала еще 300 метров и взяла курс на юго-восток, по направлению господствующего ветра, вдоль редких гряд зарождавшихся кучевых облаков.

Проходил час за часом, а известий от Оли не поступало. Ильченко, выпускавший ее в полет, сдержанно волновался.

— Чего вы беспокоитесь? — посмеивался начальник аэроклуба. — Ищите за Москвой-рекой, тут она и сидит где-нибудь!

Наступил вечер. Известий по-прежнему не было никаких. На другой день ясным теплым утром я шел мимо неуклюжего здания Центрального аэроклуба. Навстречу — сияющий Ильченко:

— Есть телеграмма! Хорошо пролетела, километров четыреста.

— А где села?

— Совхоз «Отрадное», близ хутора Михайловского, за Доном, в районе Волги.

— Как «за Доном, в районе Волги»? Так это все семьсот будет, а не четыреста! А вы смотрели по карте?

Ильченко бегом мчитесь обратно. Через минуту я слышу дробный стук сапог по мраморной лестнице. Стеклопанель двери вестибюля распахивается, чуть не срываясь с петель...

— Всем морду набила! И нам морду набила! Ай да молодец Оля! Ай да она! Больше семисот километров прошла! Вот это здорово!

Точные расчеты, сделанные для утверждения рекорда, показали, что Ольга Клепикова прошла за 8 часов 25 минут 749,203 километра, побив на этот раз рекорд немецкой планеристки на целых 400 километров, то есть больше чем вдвое.



Самое замечательное то, что при этом она побила и мужской рекорд дальности полета на планере почти на 100 километров, осуществив, таким образом, свою заветную мечту. Пришлось парням всего мира проглотить горькую пилюлю. Только двенадцать лет спустя, в 1951 году, американцу Джонсону удалось пролететь 861 километр и восстановить, хотя и с опозданием, подмоченную репутацию «сильного» пола, а женский рекорд дальности был побит только в 1977 году польской планеристкой Аделой Донковской, пролетевшей 837 километров из Лешно (ПНР) в Ровно (УССР).

Рекорд Оли Клепиковой продержался 38 лет!

Особенное удовольствие всем нам доставило растерянно улыбающееся лицо начальника аэроклуба, который с букетом цветов встречал Олю на аэродроме и первый поздравил ее с беспрецедентной победой. Что поделаешь — служба!»

«Сначала я думала сесть возле Рязани — час на одном месте крутилась, пока не нашла восходящий поток. Внизу была река с зарослями, земля долго не прогревалась, — поясняет Клепикова. — Потом оказалась ненужной карта, она была рассчитана на 400 километров. А возле одного города мне так понравился аэродром, что захотела на него приземлиться, передумала: дальше было красивее».

Рекорд Ольги был бы выше, но планеристка ошиблась. Подвели девушку любопытство и ослабевшие к вечеру восходящие потоки. Увлечшись красивой деревней, Оля снизилась. Место оказалось «гиблым». Деревня была в низине. Планер потянуло вниз, а сесть некуда. Попыталась взобраться обратно на гору, разогналась, резко потянула ручку «на себя». Выскочила наверх и... села на краешке обрыва.

Увидев «небесную гостью», сбежались люди, оттащили планер. Скорее сообщить в Тушинский аэроклуб о рекорде! Но пришлось погодить: сначала бдительные колхозники связались с военными и только в 11 вечера отправили телеграмму из деревни, да и то в Сталинград.

Ольге принадлежат рекорды и на двухместном планере: 443,7 км — в 1940 году. Взлетев в Туле, приземлилась возле Конотопа в Украине. Сбежались мальчишки, которые пасли коров. «Я им разрешила присесть на крыло, — вспоминает Клепикова. — Один, указывая в небо пальцем, спросил: «Тітонько, а нагорі холодно?» Я удивилась: «Где ты видишь гору? Нет там никакой горы». Мальчик постарше разъяснил: «Он спросил, холодно ли вверху». Это был первый урок украинского, я тогда не знала, что судьба забросит меня в Киев...



▲ Хрупкая Оля Клепикова «утерла нос» мировому сообществу планеристов



...В жизни нужно уметь быстро перестраиваться и главное — не останавливаться на достигнутом, иначе — пропадешь! Я через это прошла. Перед войной в Крыму лечилась от туберкулеза легких. С тех пор планеризмом не занималась, но небо не оставила — учила летать курсантов. Вышла замуж за летчика Петра Угарова. Во время войны вместе с мужем осваивали боевые самолеты. Я была единственной женщиной — летчиком-испытателем на всю страну».

Испытывала самолеты Ольга Клепикова в Ростове-на-Дону до 1953 года, потом ушла на пенсию. На счету прославленной планеристки 6 мировых рекордов.

«Я родила двоих дочерей, — рассказывает летчица. — А муж продолжал испытания. Но после неудачи на показательных выступлениях Угарова решили отправить в Ташкент. Только с помощью знаменитого летчика-испытателя Громова ташкентскую «ссылку» заменили на Киев».

В 1962 году муж Ольги Васильевны умер, и у летчицы не осталось времени даже думать о полетах — занималась детьми. Но коллеги ее не забывали. Олег Константинович Антонов приглашал Клепикову к себе на завод. Вместе они ездили на слеты планеристов в Коктебель и Москву.

Она так говорила о себе: «Что самое важное в жизни? Над этим вопросом как-то не задумывалась. Но, наверное, главное — то, что внутри у человека. Я — человек счастливый. В чем рецепт счастья? Сложный вопрос. Наверное, мне просто везло в жизни» (по материалам газеты «Коммунист» № 54 от 16.07.2009 г. Автор: Лидия Алексенко).



▲ Коктебель, 2003 год, на горе Клементьева (Узун-Сырт) в день 80-летия планеризма был установлен памятный знак «Первопроходцам и романтикам неба». Участники события слева направо: М.Харченко, третий — А.Панченко, далее — директор НИИ АУС П.Николаев, А.Галуненко, зам. начальника управления Минпромполитики В.Иванов, ректор ХАИ В.Кривцов, председатель профсоюза авиастроителей Украины Я.Жугаевич



Глава 15.

СЛА. В небе и... под водой

Наверное, в каждой книге о летчиках-испытателях обязательно приводится негласный лозунг этой профессии: «Испытатель должен в совершенстве летать на всем, что может летать, и немножечко на том, что, в общем-то, летать не должно». И хотя звучит эта фраза немного с юмором, но это как раз тот случай, когда в шутке есть только доля шутки, а остальное — правда...

В советские времена, когда авиацией и полетами грезил большая часть юношества, дорога к небу была открыта всем желающим — работали авиаклубы, кружки, секции. Но, по тем или иным причинам, не все фанаты и романтики неба шли официальным, легальным путем. Многие-многие советские граждане занимались созданием собственных летательных аппаратов самостоятельно, даже можно сказать — подпольно. Долгие годы система пыталась противостоять этому самодеятельному движению — «самодельных» самолетостроения вычисляли: штрафовали, наказывали, уничтожали их творения и т.д. Но остановить процесс создания собственных крылатых машин и их испытаний, несущий в себе угрозу не только создателям, но и окружающим людям, не удавалось. Как грибы после дождя в гаражах и личных подворьях из хлама и подручных средств «кулибины» и «икарами» строились все новые и новые причудливые конструкции, всерьез претендующие на гордый статус летательных аппаратов.

Впервые небольшая группа самодельщиков рискнула открыто собраться вместе в Коктебеле на горе Клементьева в 1983 году для проведения смотра-конкурса своих детищ, с желанием «себя показать и других посмотреть». Эта затея привлекла к себе внимание общественности и как бы «подтолкнула» вышестоящие инстанции к действиям: на высоком правительственном уровне было принято решение предпринять меры для систематизации и легализации любительского самолетостроения. В управлении летной службы Министерства авиационной промышленности СССР создается специальный отдел, ответственный за сектор самодельных летательных аппаратов (СЛА), перед которым ставится задача контролировать это направление, а кроме того — и руководить организацией соответствующих смотров-конкурсов. Второй «парад самолетостроителей-любителей» состоялся в 1984 году уже под эгидой Министерства — тоже в Крыму на аэродроме Карагоз.

Третий шаг «выведения из подполья» энтузиастов покорения небесных просторов пришелся на 1985 год. На этот раз местом проведения «авиашоу самодельных» был выбран Киев (аэродром «Чайка»), а ответственность за его организацию и проведение Министерство возложило на Генерального

конструктора АНТК им. О.К. Антонова — Петра Васильевича Балабуева, который тогда только-только приступил к работе в этой должности.

В результате активной информационной кампании для участия в этом необычном мероприятии тогда зарегистрировалось более 50-ти уникальных и неповторимых летательных аппаратов. По регламенту проведения выставки сначала все эти машины внимательно изучала специально организованная техническая комиссия. Результатом ее работы являлось отстранение от дальнейшего участия ряда изобретений — тех, которые, по мнению опытных конструкторов и инженеров, не обеспечивали однозначной и гарантированной безопасности полета. Следующий этап — работа летной комиссии, состоящей из десятка летчиков-испытателей различных предприятий Советского Союза; в их число вошли и два молодых представителя АНТК им. О.К. Антонова: Александр Галуненко и Сергей Горбик.

На каждый самолет, подлежащий контрольной проверке, назначались один ведущий испытатель и несколько летчиков-испытателей облета. Такой подход формирования летчиков по всем летательным аппаратам давал возможность каждому члену летной комиссии на некоторых машинах быть ведущим, на других — дублирующим испытателем. Внедренная таким образом система взаимоконтроля должна была обеспечить более объективную оценку совершенства испытываемого объекта.

В качестве ведущего испытателя Александру Васильевичу был предложен замечательный летательный аппарат под выразительным названием «Синяя птица» СП-10 (конструктора-самоучки Шевченко), а как летчику облета — среди прочих и гидросамолет, копия летающей лодки конструктора Григоровича М-5, созданной им в 1915 году. Ведущим летчиком-испытателем этого гидросамолета стал Виктор Заболотский — «одноклассник» по Школе летчиков-испытателей.

М-5 выделялась из числа участников выставки своей необычной предысторией, так как создавалась харьковскими студентами по заказу Одесской

киностудии. Для участия в съемках какого-то дореволюционного фильма киношникам понадобилась «летающая лодка Григоровича». Найти экземпляр раритетного воздушного судна оказалось невозможно и, как выход из ситуации, решили заказать копию, внешним обликом максимально соответствующую прототипу. Самое инте-



▲ А.Галуненко во время испытаний СЛА «Синяя птица-10»



ресное, что задача «летать» перед этой моделью изначально даже и не ставилась. Самолет должен был быть бутафорским и просто присутствовать в некоторых кадрах, максимум — с вращающимся винтом. Что и было успешно выполнено студенческим КБ. Однако после окончания съемок интересный экземпляр оказался в поле зрения энтузиастов самолетостроения и привлек к себе их повышенное внимание. При ближайшем рассмотрении машина оказалась вполне «боеспособной» и после определенной доработки имела все шансы взлететь в небо. Ушлые студенты оснастили модель недостающими элементами, опробовали у себя в Харькове на озере и предоставили на суд знатоков и заинтересованной общественности.

М-5 оказалась не единственным участником-гидросамолетом, и местом испытания всех «водоплавающих» аппаратов выбрали акваторию Киевского водохранилища в районе базы Киевского морского училища, имеющую хороший подъезд к воде.

В принципе, ведущий летчик и летчик облета летать на доставшемся им экземпляре должны были по очереди. Но для гидросамолетов эти правила упростили — уж очень хлопотно оказалось осуществлять посадку пилота в кабину гидросамолета с непришвартованной лодки. Поэтому было принято решение обоим испытателям садиться вдвоем и лететь вместе — только один управляет самолетом и оценивает его пилотажные свойства, а второй является на этот момент пассажиром. После посадки гидросамолета на воду пилоты менялись местами (не подруливая к берегу), и проверку характеристик летательного аппарата в воздухе осуществлял уже другой летчик. Так и получилось, что в М-5 Заболотский и Галуненко погрузились вместе.

Кабина — открытая, двигатель — сверху над головами. Органы управления были только у сидящего в кабине слева. О какой-то эргономике кабины речь в данном случае и не шла: даже вместо отдельных пилотских сидений — одна деревянная скамейка для пилота и пассажира с привязными поясными ремнями для каждого. Однако и ремни оказались разными. У левого летчика — стандартные, с быстросъемным замком, а у пассажира — самодельные, из простроченной брезентовой ткани сшитой армейской пряжкой. Законцовка брезентового ремня была прострочена кусочком кожи (чтобы не растрепывалась), что могло привести к заклиниванию ремня при его расстегивании. Конечно, это было упущение технической комиссии, давшей добро на полеты, да и самих летчиков, не придавших значения такому, казалось бы, малозначимому вопросу.

С трудом застегнув на себе самодельный ремень безопасности, Галуненко высказал свое сомнение в его надежности — военный летчик-истребитель 1-го класса привык чувствовать себя в полете гораздо более надежно зафиксированным. Однако его напарник, испытывавший к тому моменту не один десяток «самоделок», только улыбнулся: «Главное, что головы — в 3Ш (защитных шлемах) и спасательные жилеты на обоих!»

А теперь постарайтесь представить себе полет на таком «аппарате тяжелее воздуха»! Никакой радиосвязи. Никаких приборов. Только рули управления, лет-



ная интуиция, знания аэродинамики и других необходимых наук. Лично я думаю, что желающих так «прокатиться с ветерком» надо еще поискать... Но Александр Васильевич улыбается: «Ведь это в самом деле очень интересно и захватывающе — узнать, как такое «произведение» поведет себя в воздухе».

«Произведение» взлетело достаточно легко. Ветерок был легкий, на поверхности воды — небольшая волна. На высоте круга Виктор проверил устойчивость и управляемость аппарата на разных режимах работы двигателя, способность к выполнению координированных разворотов и скольжений, проверил диапазон скоростей и в итоге показывает большой палец — т.е. «все в порядке, в пределах нормы», после чего делает разворот для захода на посадку (приводнение). Посадив самолет на водную поверхность, пилоты должны были поменяться местами, передавая управление для дальнейших летных испытаний Александру.

Лодка касается «гребешков» волн — один, второй, третий. Потом резко погружается и «клюет носом» в воду. Но не уходит под нее, а «зависает как поплавок» на перкалиевых крыльях. При этом кабина пилотов оказывается в нижней части конструкции, и, следовательно, уходит под воду вместе с пилотами. Ведущий испытатель из своей системы освобождается молниеносно и тут же выталкивается наружу спасательным жилетом. А вот у второго пилота возникают проблемы: под водой расстегнуть сомнительный ремень оказалось действительно сложно! Жилет тянет вверх, воздушное пространство — на расстоянии вытянутой руки, но — ни разъединить заклинившие пряжки, ни выскользнуть из-под ремней Александру не удается...

Напарник, вынырнувший из самолета, снимает свой жилет, и начинает подныривать под крылья, предпринимая попытки помочь товарищу. Он тянет Александра вверх, чем только усложняет его борьбу с ремнями, сменившими функцию «безопасности» на противоположную. Не имея другой возможности подать товарищу сигнал о неуместности его действий, Александр



▲ Покадровое воспроизведение исторической посадки на воду летающей лодки М-5



дотягивается до руки Виктора, тянущей его за куртку вверх, и царапает изо всех сил. Виктор понимает своеобразный посыл и перестает тянуть, а Александр настойчиво продолжает свои попытки высвободиться.

Описывая происходившее под водой, мой собеседник признается: «В тот момент мне помогло мое интернатское детство... У нас в терпеньевском интернате развлечений-то было мало... Сами придумывали, чем себя занять. И среди любимых забав была такая — соревноваться кто дольше задержит дыхание. Я очень уж любил выигрывать — изо всех сил старался. Со временем натренировался практически дольше всех не дышать. Вот ведь когда пригодилось!».

Александр удалось-таки самостоятельно расстегнуть ремень, и спасательный жилет наконец-то выполнил свою задачу — вытолкнул его из кабины вверх. Однако, не в свободное пространство, а как раз под конструкцию самолета. Теперь пилот оказался прижатым к многочисленным расчалкам между верхним и нижним крылом. Такой желанный воздух уже практически рядом, а элементы конструкции самолета, тем не менее, добраться до него не позволяют! Плюс ко всему — теперь уже жилет меняет функцию «спасения» на противоположную, выталкивая вверх, тем самым прижимая к расчалкам, не давая возможности поднырнуть под переднюю кромку крыла.

Неимоверным усилием Александр руками прорывает перкаль крыла, получив точку опоры, позволившую пересилить прижатие жилета к расчалкам, поднырнуть под переднюю кромку верхнего крыла и, наконец-то, изменив свое положение в пространстве, достигнуть воздуха.

Как раз в этот момент к месту аварии подплыла лодка со спасателями, которые закричали от радости, увидев вынырнувшего «перед самым носом» пилота. Пострадавшего тут же поймали «за шиворот», втащили на борт и принялись активно откачивать. Тогда Галуненко даже пришлось отбиваться от настойчивости желающих сделать ему искусственное дыхание. «Слава богу, хватило своего!», — смеется Александр Васильевич. Мне кажется даже, что чувство юмора у этих сильных духом людей — летчиков-испытателей — относится к профессионально важным качествам. Вот и в тот момент, когда лодка с чудом спасшимся летчиком причалила к берегу, его коллега (второй представитель АНТК) Сергей Горбик радостно распахнул объятия навстречу Александру: «Вот уж заставил поволноваться. Ты же летал в моем ЗШ! Если бы утопил его — в чем бы мне дальше летать пришлось?»

Но совершенно без шуток состоялся разбор произошедшего ЧП. Экспертная комиссия установила, что причиной аварии стала совершенно слабая часть носовой конструкции самолета, которая моментально разрушилась при соприкосновении с беспокойной водной поверхностью. Бутафорское совершенство изделия сыграло свою злую шутку с профессионалами: созданная из тонкой фанеры с использованием сапожных гвоздиков в качестве крепления, носовая часть корпуса самолета так искусно оказалась «загримированной» под настоящую технику, что у технической комиссии не возникло к ней дополнительных вопросов...

Вот уж воистину: «Что наша жизнь? Игра!»

Глава 16.

Ан-72. Сокращенный экипаж

АНТК Антонова в те годы работал с высокой интенсивностью, не переставая удивлять авиационное сообщество своими новинками. В августе 1977 года киевское небо в очередной раз принимало дебютанта — состоялся первый полет нового опытного самолета Ан-72. Выполняли эту задачу опытные летчики-испытатели В.И.Терский и С.А.Горбик и бортинженер А.А.Круц. А вскоре руководство ЛИС приняло решение о подключении к летным испытаниям этого самолета и Александра Галуненко, который ровно через месяц после первого вылета Ан-72 начал работу на нем в качестве второго летчика. Первое время — во время тех полетов, в которых, по тем или иным причинам, не мог летать Сергей Горбик. А с появлением второй машины (на которую Сергей был назначен уже командиром), позиции Александра Васильевича, как второго пилота Ан-72, значительно укрепились. Он все больше времени проводил на испытаниях именно этого типа. Так как выполнение полетов одновременно на



▲ Ан-72



обоих самолетах, как правило, не происходило, то у второго летчика была возможность летать попеременно на той и другой машине, что и «досталось» Галуненко, окончательно переведенному вторым летчиком к командирам Терскому или Горбику (в зависимости от того, кто из них летал).

Такой ритм и режим работы очень импонировал молодому испытателю: с Владимиром Ивановичем летали в основном на определение характеристик устойчивости и управляемости, прочности и отказобезопасности самолета, его взлетно-посадочных характеристик, а с Сергеем — выполняли полеты, связанные с определением летно-технических характеристик, испытаниями пилотажно-навигационного и радиосвязного оборудования воздушного судна.

К сожалению, это длилось недолго, пока не прибыли летчики-испытатели от основного военного заказчика. Надо отметить, что во взаимоотношениях создателей с заказчиком по этой машине тогда возникли дополнительные сложности, связанные с численностью экипажа.

Конструкторы, исходя из тенденций мирового опыта и собственных убеждений, вышли на решение о том, что в создаваемом самолете количество членов экипажа нужно сократить до трех человек: оставив командира, второго летчика и бортинженера, отказавшись от необходимости наличия в экипаже штурмана. Задачи последнего, по мнению конструкторов, успешно решались современным навигационным комплексом, устанавливаемым на борту, при определенном расширении задач второго пилота. На этапе утверждения технического задания на самолет заказчикам удалось убедить в целесообразности такого решения, следовательно, на этапе летных испытаний, помимо всего прочего, предстояло на практике подтвердить достаточность экипажа из трех человек для безопасного выполнения полета с приемлемой загрузкой каждого во всех условиях эксплуатации.

Однако, уже после начала совместных летных испытаний, ведущий летчик-испытатель военного заказчика полковник В.В.Усенко выразил сомнение в правильности принятого ранее ими же решения по сокращению экипажа. По этому поводу было проведено несколько жестких совещаний на самом высоком уровне. Опасения заказчика о качестве работы трехчленного экипажа могли очень негативно повлиять не только на имидж самолета, но и фирмы в целом. Поэтому испытателям предстояло побороться за честь мундира и объективно доказать, что базовый навигационный комплекс самолета обеспечивает безопасное самолетовождение с приемлемой нагрузкой на экипаж. Основной упор при этом касался второго летчика, так как именно он, сохраняя свои функциональные обязанности, в штатных полетах получал в придачу еще и определенные функции штурмана, а в испытательных — дополнительно осуществлял проверку всего бортового радиоэлектронного оборудования. Естественно, что при выполнении испытательных режимов происходили сбои аппаратуры или отказы какой-либо из систем, поэтому второму летчику-штурману приходилось проявлять смекалку и находчивость для восстановления работоспособности системы и безопасного завершения эксперимента. Оказался востребованным



багаж знаний, не особенно характерных для простого пилота, зато такая работа особенно захватывала и приводила к глубокому удовлетворению после каждого успешно проведенного полета.

Со стороны заказчика по оценке навигационного комплекса и приемлемости загрузки второго летчика-штурмана и экипажа в целом был назначен летчик-испытатель, полковник Ю.П.Ресницкий, который принял участие во многих полетах, наблюдая за процессом многочисленных наладок и достижения результатов бесперебойной работы навигационного комплекса, убедился в возможности спокойной, без напряжения, работы экипажа из трех человек. Его компетентная оценка помогла развеять сомнения у основного заказчика по количеству членов экипажа.

Интересным с точки зрения получения объективных данных по загруженности второго летчика-штурмана и в целом экипажа при выполнении длительного полета оказался зачетный полет в составе экипажа: командир Ресницкий, второй — Галуненко, бортинженер — Круц по маршруту Киев-Львов-Одесса-Симферополь-Киев. На тот полет заказчик поставил еще одну задачу: произвести посадку и взлет на необорудованном грунтовом аэродроме, как бы имитируя высадку десанта с транспортного самолета. Руководство АНТК, памятуя о стремлении Кировоградского летного учебного заведения знакомить курсантов с новинками техники и наличием у этого вуза собственного полевого учебного аэродрома Малая Виска, решило «одним выстрелом убить двух зайцев». В результате посадку экипаж совершил на учебном аэродроме под Кировоградом, к великой радости курсантов и их наставников. Так был получен положительный результат по испытаниям, приближенным к выполнению реальных задач самолетом Ан-72, а заодно — сделано доброе дело ознакомления будущих пилотов с новой техникой.

Александр Васильевич описанный этап работы считает очень важным для своего профессионального становления, так как в оценке и доводке нового базового навигационного комплекса (и всего бортового радиоэлектронного оборудования Ан-72 в целом), в доказательном аргументированном отстаивании позиций экипажа из трех человек он достойно справился со всей этой сложной специфической нагрузкой, доставшейся ему, как второму летчику.

В дальнейшем, выполнив немалое количество испытательных полетов на Ан-72 в качестве командира экипажа, Галуненко еще долгое время сохранял за собой имидж надежного второго летчика-штурмана, умеющего быстро обучать иногда взрывающую навигационно-вычислительную систему (конечно, все замечания к которой, выявленные в процессе первого этапа испытаний, впоследствии были устранены в результате доработок и усовершенствований).

Анализируя период своей работы на самолете Ан-72 (особенно — значимости той работы в качестве второго летчика-штурмана), Александр Васильевич приходит к выводу, что во многом благодаря именно ей привлек к себе особое внимание руководства ЛИС при формировании первого экипажа для строящегося «Руслана». Ведь попасть в экипаж такого исторического самолета мечтали,



конечно, все без исключения летчики-испытатели предприятия — начиная от корифеев и заканчивая молодежью!

Я же, хорошо подготовившись к интервью, подмечаю, что Ан-72 подарил ему не только встречу с «Русланом», но еще и с совершенно необыкновенной женщиной.

Александр Васильевич с улыбкой соглашается: «Не подумайте чего-то лишнего — в сердце всю жизнь была одна моя Валентина, но если работа в небе сводила с женщинами, то это были действительно необыкновенные и яркие личности. Особенно значимыми для меня стали трое из них. Первая, о которой я уже рассказывал, — моя инструктор аэроклуба, немногословная, требовательная, но справедливая летчица, давшая мне путевку в небо: Людмила Александровна Руденко.

Ан-72 действительно стал самолетом, подарившим сотрудничество со второй —

известной летчицей Мариной Лаврентьевной Попович. Эту удивительную женщину знает и уважает все мировое авиационное сообщество. «Мадам «МиГ»» — так прозвали за рубежом единственную в мире женщину-пилота, установившую 101 мировой рекорд на самолетах различных типов, и первой в мире среди женщин-испытателей преодолевшей звуковой барьер на самолете МиГ-21. Она — военный летчик-испытатель 1-го класса, заслуженный мастер спорта СССР, полков-



▲ «Мадам «МиГ»»
Марина Лаврентьевна Попович



▲ Марина Попович — памятное фото с автографом



ник-инженер ВВС РФ, доктор технических наук, действующий член пяти Академий наук, Герой Социалистического Труда, обладатель пяти международных наград, в том числе серебряной медали им. С.П. Королева, член Союза писателей России, автор нескольких киносценариев, книг и сборников стихов. И это далеко не полный перечень достижений, регалий и наград Марины Попович.

В 1983 году я занимался испытаниями Ан-124 «Руслан», а Марина Лаврентьевна, по распоряжению Генерального конструктора, готовилась к установлению мировых рекордов на Ан-72. Изучала и осваивала она этот самолет под руководством летчика-испытателя Сергея Максимова, который, выполнив данную задачу, в дальнейшем помог Марине Лаврентьевне осуществить серию мировых рекордов по достижению максимальной высоты полета. А на вторую серию полетов — по скороподъемности (достижению минимального времени набора фиксированных высот) — в помощь знаменитой испытательнице Генеральный конструктор назначил меня.

Мы совершили вместе восемь рекордных полетов, из которых четыре я выполнил командиром экипажа, а четыре — вторым летчиком-штурманом. Эти



▲ Вручение медалей за мировые рекорды. Слева направо: Б.Б.Бораш, Х.Х.Берналь, В.И.Петров, С.И.Жовнир, М.Л.Попович, А.В.Галуненко, С.В.Максимов



полеты выполнялись на аэродроме ЛИИ в Жуковском, на котором имелись наземные средства точных измерений и фиксации параметров движения самолета, необходимые для документального подтверждения полученных результатов установления рекорда.

Летать и общаться с таким неординарным человеком, как Марина Лаврентьевна Попович, было чрезвычайно интересно. Она удивляла простотой в общении, тонким и добрым чувством юмора. По поводу того, что Марина, пройдя отбор в космонавты, в космос так и не полетела, ее первый муж — космонавт Павел Попович шутил: «Марину нельзя пускать в космос, ведь она разговаривает без умолку. А в невесомости еда будет выплывать изо рта, что может привести к голодной смерти». В чем-то он был прав! Марина Лаврентьевна — человек общительный, коммуникабельный и ее, казалось бы, нескончаемые рассказы о различных жизненных ситуациях были всегда интересны, поучительны и всегда с юмористическим каким-то окрасом. Но эти качества жизне-радостной и веселой женщины не мешали ей быть всегда ответственным и исполнительным летчиком.

А еще одна выдающаяся женщина, с которой мне довелось летать, в противоположность Попович, была замкнутой и немногословной, но исключительно целеустремленной. Это Светлана Евгеньевна Савицкая, с которой мы



▲ Летчик-космонавт СССР, дважды Герой Советского Союза Светлана Евгеньевна Савицкая

учились в ШЛИ. Дочь маршала авиации, дважды Героя Советского Союза Евгения Яковлевича Савицкого. За штурвал самолета она села одновременно с окончанием школы и поступлением в институт. Освоила МиГ-15, МиГ-17, Е-33, Е-66Б. Занималась парашютной подготовкой. Установила 3 мировых рекорда в групповых прыжках с парашютом из стратосферы и 15 мировых рекордов на реактивных самолетах. Абсолютная чемпионка мира по высшему пилотажу на поршневых самолетах. За свои спортивные достижения была удостоена звания «Заслуженный мастер спорта СССР». Окончив Центральную объединенную летно-техническую школу при ЦК ДОСААФ СССР, получила квалификацию «летчик-инструктор» и после выпуска из Московского авиационного института начала работать в Центральном аэроклубе им. В.П.Чкалова в Москве в должности летчика-инструктора. В 1974 году она была прикомандирована к Школе летчиков-испытателей ЛИИ для прохождения специального курса



▲ VIP посетители авиасалона МАКС-2007: А.В.Галуненко, М.Л.Попович, М.Г.Харченко

обучения пилотированию МиГ-21 и дальнейшему выполнению рекордных работ. Вот именно в этот период ее биографии и пересеклись наши пути. Слушателям ШЛИ, имеющим хороший опыт полетов на этом самолете, поручали летать со Светланой Евгеньевной в задней кабине, осуществляя контроль над пилотированием. Я оказался в числе таких «контролеров». Летала наша коллега довольно уверенно и по окончании программы обучения успешно освоила сверхзвуковой истребитель МиГ-21. По-моему, все, кто сталкивался с трудолюбием и настойчивостью Светланы Савицкой, ничуть не удивился, узнав о ее полете в космос. Как и о том, что она первой из женщин вышла в открытый космос. Такая целеустремленная натура, сильная личность, обязательно должна была достичь неординарных высот. И достигла!

Вопрос о месте женщины в авиации — неоднозначный. Где-то девушка, конечно, может сплеховать, растеряться. Но вот такие уникальные неслабые представительницы слабого пола, о которых я рассказывал, однозначно доказывают, что у авиации вполне может быть и привлекательное женское лицо».



Глава 17.

Ан-74 и арктическое тепло

Самолет Ан-72 был принят заказчиком и начал свою работу, завоевав отличную репутацию, собрав массу позитивных отзывов эксплуатантов. Вероятно, поэтому и было принято решение на базе именно этого воздушного судна создавать новый самолет, предназначенный для научно-исследовательских работ в Арктике и Антарктике. Специфические условия работы в Заполярье требовали увеличения грузоподъемности самолета, объема грузовой кабины, а, следовательно, и увеличения максимальной взлетной массы, что в свою очередь привело к изменению размеров и площади крыла. Необходимость ведения визуальной ледовой разведки для проводки морских судов, а также визуальной разведки рыбных косяков над безориентирной местностью, не оснащенной наземными средствами самолетовождения, потребовала и увеличения состава экипажа до 4-5 человек в зависимости от характера работы.

Поставленные задачи были успешно решены антоновскими конструкторами, и в сентябре 1983 года летчики-испытатели Сергей Горбик и Валерий Шляхов впервые подняли в небо новый самолет специального применения — Ан-74.

Впоследствии именно Сергей Горбик завоевал статус корифея покорения северных широт на Ан-74, и Арктика стала своеобразной «визитной карточкой» его испытательной работы.



▲ Ан-74

Александр Васильевич с особым теплом вспоминает о совместных с Сергеем Александровичем полетах в край вечного холода, считая их не только особенно полезными для роста своего профессионального мастерства, но и насыщенными общением с интересными, неординарными людьми. А ведь действительно: ему, посвятившему всего себя небу и полетам, там довелось общаться с фанатиками, выбравшими для себя отшельническую жизнь среди вечных льдов ради их исследования и преодоления. Интереснейший конгломерат самоотверженности и приверженности таким разнохарактерным, но суровым и требовательным стихиям...

Первая серия полетов А.В. Галуненко на Крайний Север состоялась благодаря инициативе редакции газеты «Комсомольская правда». Журналисты одного из самых популярных в те годы печатного издания решили в канун Нового, 1988 года, организовать концерты популярных артистов для полярников, живущих и работающих в экстремальных условиях на дальних точках Севера, в том числе — на дрейфующей станции СП-28. Денег за такие концерты выступавшим не обещали, а заманивали благородностью миссии и возможностью так неординарно, как сейчас принято говорить, — попиарить себя. Надо признать, что желающих давать бесплатные концерты на дрейфующей льдине оказалось далеко не так уж много. Тем значимее выглядит решительность тех, кто все-таки рискнул принять участие в задуманной экстремально-благотворительной акции. Бесспорным лидером и вожаком артгруппы стал известный писатель-сатирик Михаил Михайлович Жванецкий, который своим задором и оптимизмом заряжал не только зрителей, но и коллег — солиста Росконцерта Павла Дементьева, артисток Московского театра-студии «У Никитских ворот» Татьяну Хазанову и Наталью Жданову.

Вспоминая атмосферу тех импровизированных концертов, Александр Васильевич шутя удивляется: «И как это Северный полюс тогда сумел не растаять

от немыслимо горячего приема, оказанного северянами столичными гостям?» Абсолютно все население острова Среднего, поселков Диксона, Черского и других, полярники станции СП-28 с восторгом встречали представителей шоу-бизнеса. Выполняющий миссию крылатого извозчика экипаж Ан-74 с неиссякаемым интересом слушал одну концертную программу за другой, а по



▲ Остров Средний, один из домиков — гостиница



окончании выступлений, тем не менее, стремился продолжать общение со звездами в узком кругу гостиничного номера или грузовой кабины самолета.

Что касается понятия «гостиничный номер», то это — отдельная история. Турне началось с приземления на остров Средний. Там гостей ждали небольшие комнатухи в деревянном бараке, по крышу заметенном снегом. И уже здесь, столкнувшись с суровостью быта и окружающей природы, москвички Таня и Наташа реально забеспокоились. Путешествие из романтично-необычного вдруг превратилось в опасно-непредсказуемое. Девушки с волнением стали выяснять у экипажа, каким образом пилоты в кромешной темноте полярной ночи смогут отыскать в громадном Ледовитом океане льдину, на которой находятся полярники, да еще и приземлить на нее такой немаленький самолет... Вводный курс в аэронавигацию и заверения летного состава в собственном профессионализме успеха у молодых певиц не имели и их нарастающей тревоги не сняли. С этой задачей гораздо успешнее справились шутки Михаила Михайловича, которые легко и непринужденно били из него, как из одесского фонтана. Очень скоро девушки уже весело смеялись и тоже пытались шутить по поводу собственных страхов.

А ведь основания для опасений у них были, и далеко не шуточные. Хотя и хорохорились летчики перед своими пассажирами, а на самом деле лучше других понимали всю сложность и опасность поставленной задачи. По официальным ис-



▲ М.М.Жванецкий во время перелета поднимает настроение присутствующим на борту Ан-74



точникам — пункт их назначения, станция полярников, расположенная на дрейфующей в океане льдине — оборудован «пригодной для данного воздушного судна взлетно-посадочной полосой». На самом деле, часть льдины, наименее покрытую торосами, просто-напросто от них очистили, укатали трактором (был и такой предмет роскоши в распоряжении зимовщиков), ямы и неровности залили водой для выравнивания, а в торцах этого импровизированного «млечного пути» установили по два фонаря, которые, как футбольные ворота, обозначили начало и конец посадочной площадки. Несмотря на то, что Ан-74 — самолет укороченного взлета и посадки, но и его посадить на клочок гарантированно расчищенного пространства при отсутствии посадочных огней и какого-либо посадочного оборудования — задача чрезвычайно не простая. В общем, чтобы успешно вписаться в указанные им размеры неосвещенной площадки дрейфующей льдины, летчики настойчиво «репетировали» свое приземление на аэродроме острова Средний: с погашенными огнями ВПП, используя для точного приземления только самолетные фары. Более 10 взлетов и посадок сделал экипаж на Среднем, пока не убедился в стабильности точных посадок и коротких пробегов.

Среди пассажиров того рейса был и журналист информационного агентства РАТАУ Валентин Вернодубенко, который так описывал события тех дней в издании «Рабочая газета» (Выпуск № 193 от 29 декабря 2006 г. публикация «С концертом на Северный полюс»): «...Из Пулково Ан-74 вынужден был без промежуточной посадки совершить бросок в 3,5 тыс. км на крайнюю точку Северной



▲ Корреспонденты Виталий Лукьяненко и Валентин Вернодубенко скрупулезно выясняют у командира подробности специфики летного труда и полета в Арктику

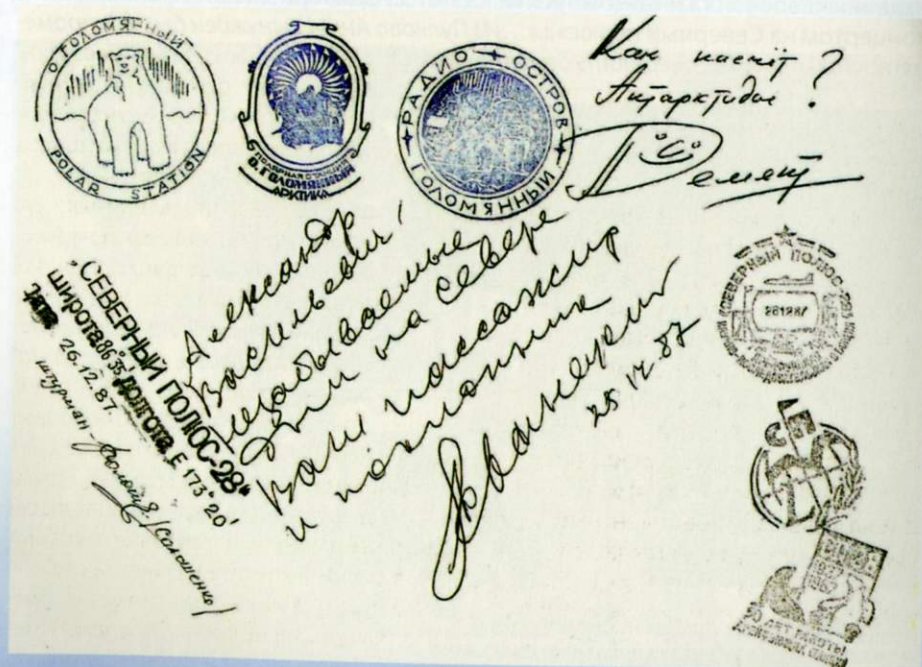
Земли — остров Средний. 44-градусный мороз сразу пробрал до костей. Но радушие, с которым встретили нас обитатели засыпанных по самую крышу снегом домиков, согрело наши души. Узнаю, что, оказывается, многие из Украины: врач Валентина Карасева из Харькова, радистка Полина Трошина из Запорожья, повара Жанна Солодовникова из Горловки, ее подруга Полина Кривенко из Сум... С каким восторгом принимали на этом маленьком островке прибывших артистов!...

А журналисты тоже времени не теряли. Во время пребывания на Среднем увидели северное сияние, съездили за



18 км на вездеходе по замерзшему океану на остров-карлик Голомянный, где находился небольшой метеорологический пост. И здесь на затерянном острове нашли украинца Евгения Ромашева из Черкасс.

И вот мы опять в полете. Тысяча километров над безмолвной ледяной пустыней, и самолет идет на посадку на кусок льда, освещенный горящими факелами. Гостеприимные хозяева СП-28 подают к трапу местное такси — сани, которые тянет трактор в направлении домиков на полозьях, места обитания ученых. Трудно поверить, что наш мощный Ан отделяет от четырехкилометровой океанской глубины всего лишь несколько метров льда. Но, побыв в палатке, которую почему-то называли юртой, сразу возвращаешься в реальность. Здесь посередине была пробита 9-метровая полынья, в центре которой на тросе свисал в глубину океана канат с датчиками. Он доставал только до 200-метровой глубины, где фиксировались течения, температура воды, ее состав и т.д. Лыдина была напичкана самой современной электронной техникой, которая давала возможность следить как в воздухе за иностранными военными самолетами, так и под водой за подводными лодками, которые, в свою очередь, неустанно «опекали» советские субмарины, а заодно и дрейфующие станции. Но об этом нам вслух тогда не рассказывали».



▲ На память о неординарном перелете и его участниках осталась такая открытка



Полярники, впервые за всю историю существования всех станций встречавшие гостей с концертной миссией, так искренне выражали свою радость и признательность, что не только Татьяна и Наталья, а и все прибывшие с ними артисты мужского пола, убедились в правильности и благородстве своего решения об участии в этом турне. Концерт в кают-компании полярников прошел с огромным творческим подъемом.

Благополучная дорога домой была окрашена и грустью расставания, и радостью победы над собственными страхами, суровостью природных условий Арктики.

Хотя, как оказалось, «благополучной» она была по мнению Александра Васильевича, а в той же публикации Вернодубенко читаем: «Уже будучи в Москве, мы узнали, что нас в пути подстерегало ЧП, которого благодаря летчикам и авиатехникам удалось избежать. Когда мы подлетали к Якутии, экипаж каким-то чудом вручную сумел вытолкнуть заклинившееся шасси. Позже Михаил Жванецкий во время встречи с экипажем в Москве, обращаясь к летчикам, пошутил: «Вы думали, что мы не догадывались, что происходит с шасси, а мы не хотели вас огорчать, что знаем об этом!»

И, тем не менее, я понимаю, что мой собеседник в данном случае абсолютно искренен со мной — ведь для людей его профессии полет с экстремальной ситуацией, которая возникла и была успешно преодолена, и является «благополучным»...

Но на этом знакомство Александра Васильевича с экстримом северных широт не завершилось. Такая уж это магическая точка Земли, что тянет к себе самых сильных и мужественных представителей рода человеческого снова и снова.

И опять-таки: если мой собеседник неоднократно бросал вызов небесной стихии, то у Арктики были (и есть до сих пор!) свои отважные поклонники. Одним из известнейших в мире покорителей арктических льдов и холода являлся молодой тогда российский ученый Дмитрий Шпаро, который со своими единомышленниками провел целый ряд уникальных арктических походов. Они выполнили большой объем научной работы и внесли значительный вклад в сокровищницу знаний об Арктике, об условиях жизни человека в необычно суровых ее условиях (кстати — некоторые из их достижений вместе с именем Шпаро тоже занесены в Книгу рекордов Гинесса).

В 1988 году неутомимый, уже знаменитый к тому времени путешественник, затеял новый беспрецедентный переход — «на лыжах через Северный полюс». Весь мир с интересом тогда наблюдал за тем, как интернациональная группа из 9-ти советских и 4-х канадских лыжников во главе с Д. Шпаро покинула мыс Арктический на Северной земле и двинулась в беспрецедентный трансарктический супермарафон к канадскому мысу Колумбия на острове Элсмира. Впервые им предстояло преодолеть свыше 1800 км ледяной пустыни: на лыжах (местами по дрейфующим льдам, где-то — преодолевая разломы и трещины) соединить пе-



шеходной тропой два противоположных континента — Западное и Восточное полушария.

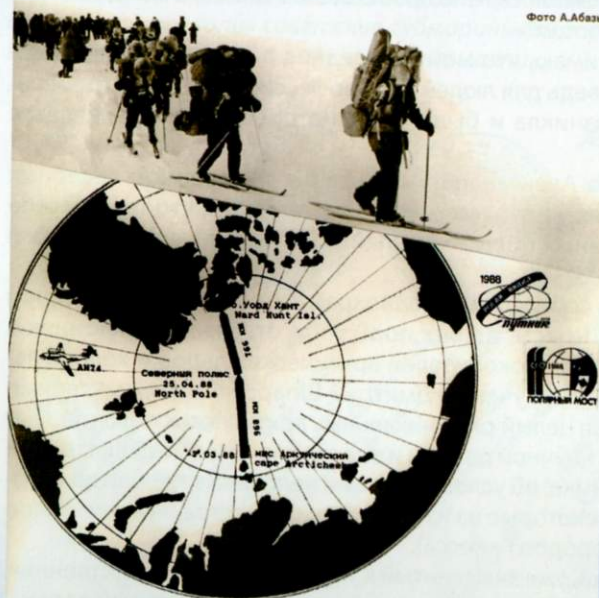
А что же Александр Васильевич? Он наблюдал за этой экспедицией не с экрана телевизора, как миллионы простых граждан, а почти из самого эпицентра, практически став «соучастником» тех исторических событий. Именно ему, уже в качестве командира экипажа самолета Ан-74 (второй летчик Александр Ткаченко, бортинженер Сергей Круз, штурман Виктор Солошенко, бортрадист Юрий Сумный) довелось доставить из Москвы на Диксон, а оттуда — на остров Средний и участников экспедиции, и журналистов, и всех сопровождающих их лиц.

Рассказывать о своих арктических приключениях мой собеседник не спешит. «Это же касается не моей работы, а их», — возражает он, но, поддавшись на мои уговоры, находит свою тетрадь с рукописными заметками по событиям тех дней. Я уже слышала о наличии подобных записей от коллег Александра Васильевича! Те, кто летал с ним в одном экипаже, замечали — нередко случалось так, что эта

скрупулезность испытателя Галуненко (стремление фиксировать результаты и достижения кропотливого испытательного труда) впоследствии не раз помогала преодолевать сложные и непредсказуемые ситуации. С интересом изучаю рукопись и наглядно представляю себе этот его удивительный труд одновременного покорения двух океанов — Пятого и Ледовитого....

18.02.88. Вылет из Гостомеля.

Посадка в Шереметьево в сложных метеоусловиях (СМУ): снегопад, видимость плохая, поземок, гололед. Зарулили рядом с нашим Ан-12, на который шла погрузка груза экспедиции. Перед вылетом на стоянку приехали 2 автобуса и 3 лег-



3 марта 1988 года тринадцать отважных лыжников стартовали с мыса Арктический - самого северного мыса архипелага Северная Земля. Впереди - гряды непроходимых торосов, трещины, полины, разводья, пурга, морозы до 45-50 градусов... Впереди 2000 километров пути. Старт на Северной Земле. Маршрут трансарктического перехода.

▲ ИТАР ТАСС выпустил такие своеобразные информационные листы



ковых автомобиля. Народу было очень много. Участвовал в проводах секретарь ЦК ВЛКСМ. Долго ребята прощались и фотографировались...

Самолет оказался несколько перегруженным — 12 т топлива, 40 человек и ~ 3-4 т груза. Но взлетали легко, без признаков перегруза. Полет выполнили на высоте 9100 м. На эшелоне оказалось, что расход топлива был выше расчетного.

Посадка на о.Диксон с остатком 2,1 т. Видимость при заходе на посадку неважная.

19.02.88. На о.Среднем метель, условий для посадки самолетов нет. Наш Ан-12 не принимают, поэтому меняем план: «Ан-12 перевозит груз в Воркуту, откуда мы двумя рейсами должны доставить его на Диксон». В Воркуте с Ан-12 встретились с разницей в 5 мин. Разгрузили Ан-12 и отпустили домой в Киев. Груз разделили на 2 части — срочный и менее срочный. На Диксоне погода ухудшилась. Из-за метели видимость уменьшилась до 1700 м. На пределе по метеоминимуму выполнили эти 2 рейса и весь груз полностью перевезли на Диксон. Группа Шпаро занимается его разборкой и сортировкой.

20.02.88. Всю ночь и половину дня бушевала метель. Ветер 22-25 м/сек. Видимость 200-300 м. Наш вылет на о.Средний, запланированный на 9:00, откладыва-



▲ Шереметьево, знакомство экипажа с лыжниками



ется до улучшения погоды. В ожидании вылета коротаем время. Познакомился с интересным человеком — Иконниковым Владимиром Николаевичем, работающим в издательстве «Детская литература». Он же корреспондент газеты «Вісті з України». Участвовал в 1986 г. в базовой группе обеспечения лыжного перехода Шпаро. Рассказал много интересного об участниках предстоящей экспедиции.

К 13-ти часам метель закончилась, погода значительно улучшилась, и мы смогли в 15-00 часов вылететь на Средний. Этим рейсом перевозили груз для образования базы на Среднем и несколько человек из группы обеспечения экспедиции.

Назад возвратились к 19:00.

21.02.88. В этот день запланировали полет для проверки средств поиска и обнаружения группы. Радиостом Лабутиным был заранее сделан средневолновый передатчик, передающий на определенной частоте сигналы «Л» и «Б» (инициалы исполнителя), с интервалом 30 сек. Но нашими самолетными средствами мы этот сигнал при полете самолета на разных высотах и удалениях выделить не смогли. После посадки на земле разложили перед носом самолета антенну передатчика. Сигнал выделили по направлению на передатчик, оказалось с большой ошибкой (около 80°). Поэтому это средство пока отставили. На земле проверили работу другого средства. Это аварийно-спасательный приемо-передатчик «Комар». Прием сигналов уверенный и направление на передатчик довольно точное. Дополнительно удобно вести радиопереговоры «земля—самолет». Решили на следующий день при тренировочном выходе группы вокруг о. Диксон проверить работу «Комара» с летящим самолетом на разных высотах и определить его ориентировочную дальность действия.

22.02.88. Сегодня предстоял тренировочный старт лыжников для проверки снаряжения и взаимодействия групп в походе. Параллельно — взлет нашего самолета. Наша задача состояла в том, чтобы через 1-1,5 часа после выхода группы вылететь и произвести условный поиск по радиомаяку, находящемуся в группе, выход на нее и визуальное обнаружение. Задача была выполнена. Отработали радиосвязь и взаимодействие при поиске. Экспедицию сопровождали группы фото- и кинооператоров для съемки группы в естественных условиях по-



▲ Беседа командира экипажа с руководителем экспедиции Дмитрием Шпаро



хода. На борту тоже присутствовали кинооператоры. В их интересах были выполнены 5 проходов над лыжниками на $H=80-100$ м для съемки с воздуха.

Вечером приходил начальник проводки западного сектора Севморпути Черенков Валерий Николаевич. Интересовался самолетом Ан-74, предложил организовать пробную ледовую разведку для определения возможности ее проведения. У них с авиаобеспечением очень плохо. Осталось только два Ил-14 с малым остатком ресурса летных часов. Поэтому у Черенкова в перспективе большие надежды на Ан-74. На завтра договорились выполнить пробный проход до мыса Крестовский и Шайтанский с его участием, а также поиск и обнаружение группы с одновременной съемкой с борта.

23.02.88. Сегодня повторили полет по поиску и обнаружению группы. Погода была солнечная и поэтому с высоты 500 м группа была обнаружена визуально с удаления ~ 15 км. Выполнили 5 проходов на $H=80-100$ м для киносъемки (на борту были кинооператоры). После этого пошли на ледовую разведку. Осмотр состояния льда выполнял Черенков ($H=100$ м). В районе мыса Шайтанский встретили ледокол «Капитан Сорокин», который проводил в устье реки сухогруз «Мончегорск». На выходе в Карское море встретили знаменитый атомный ледокол «Арктика» (раньше назывался «Леонид Брежнев»). Осуществление



Новый реактивный самолет «Ан-74» был создан в ОКБ имени О.К.Антонова специально для работы в Арктике и Антарктике. Трижды летчики безошибочно выходили на лагерь экспедиции. С небес опускались на парашютах необходимые продукты, запас бензина на очередные две недели пути. Авиационная поддержка во многом обеспечила успех экспедиции. А летчикам и специалистам ОКБ удалось проверить и продемонстрировать уникальные возможности нового самолета в суровых арктических условиях.



ледовой разведки с самолета Ан-74 можно проводить не хуже чем с Ил-14, необходимо только увеличить блистер для лучшего обзора. (От автора: большой боковой иллюминатор с выпуклым остеклением, позволяющий наблюдать ледовую обстановку под летящим самолетом). Маневренность самолета, автономное определение координат места значительно упрощает задачу ледовой разведки. Такую оценку дал Черенков. Вечером было совещание с ответственными за авиационное обеспечение группы Александром Тенякшевым.

После совещания были в местной сауне. Неплохие условия и все хорошо попарились.

24.02.88. Сегодня планировали лететь на Средний, выполнить тренировку перед полетом на СП-28, а в дневное время — произвести ледовую разведку в районе мыса Арктический и отвезти на СП-28 радиста. Но погода внесла коррективы. На Среднем — метель и видимость 400 м. Прогноз на целый день дают плохой. Ждали в гостинице. Организовал встречу нашей бригады с ребятами из группы Шпаро. Пришли Хмелевский и Мельников. Рассказали об истории образования их группы (1972 г.), о совершенных походах. Вопросов задавали много. Отвечали откровенно и интересно. Наши остались довольны.

25.02.88. Метель на Среднем продолжается. С утра ходили консультироваться на Диксонский метеоцентр. Хмелевского интересовала ледовая обстановка в Арктике. Хорошо и доходчиво рассказали и показали все карты ледовой обстановки за февраль месяц. Волновавшая полынья в районе мыса Арктический затянулась молодым (30 см) льдом. На метеоцентре долгосрочным прогнозом нас не порадовали. Сказали, что образовавшийся циклон в центре Арктики устойчивый и будет сохраняться не менее 3-х суток. Поэтому на Северной земле будет сильный западный ветер, метель с видимостью 300-500 м.

После завтрака лыжники начали собираться во второй тренировочный трехдневный поход.

26.02.88. Погоды на Среднем нет.

27.02.88. Выполнили полет на Средний. Без посадки решили выполнить ледовую разведку. Но произошла неувязка со службой движения и нам разведку не разрешили. С нами полетели Хмелевский, Тенякшев, Кондратко, канадцы Вебер и



▲ Момент взаимодействия лыжной экспедиции и экипажа самолета Ан-74



Декстер. Посадку выполнили на Среднем. После захода солнца сделали подготовку к предстоящему полету на СП-28: были выполнены тренировочные полеты для отработки захода на посадку без использования светотехнических и радиотехнических средств в ночных условиях.

28.02.88. Погода отличная. Препятствий к полету на ледовую разведку нет. Поэтому вылет выполнили рано, чтобы успеть в короткое еще дневное время произвести визуальный осмотр ледовой обстановки. Маршрут Хмелевский выбрал с таким расчетом, чтобы посмотреть места предполагаемых расколов и полыней. Сострова Средний курс взяли на остров Шмидта, обошли его с западной и северной сторон и направились на мыс Арктический (о. Комсомолец). На этом участке трещин и расколов не было. Лед старый и прочный, умеренно торосистый. Визуально торосистость определена в 2-3 балла. От мыса Арктический курс взяли на юго-восток в район мыса Локоть. На этом участке обычно образовывалась большая полынья. При западных ветрах лед отрывался от припая и образовывался большой участок чистой воды длиной до 100-150 км и шириной от сотен метров до нескольких километров. Присутствие такой полыньи должно было поменять планы экспедиции, их снаряжение, а возможно — и место старта. Но тщательный осмотр показал, что опасения оказались напрасными. Полынья, по-видимому, раньше была, но изменившийся ветер опять сжал льды, сильно их сторосив и поломав. Было очень много трещин, затянувшихся уже молодым льдом. Но трещины небольшие по длине и ширине.



▲ Суровая атмосфера северной ночи



Но возвращением в родной Гостомель арктическая эпопея для Галуненко и его коллег не завершилась. Теперь, в соответствии с договоренностью организаторов экспедиции с Генеральным конструктором ОКБ, самолет Ан-74 обеспечивал лыжникам требуемую поддержку. Для этого были задействованы два экипажа (Сергея Горбика и Александра Галуненко), которые попеременно один раз в две недели вылетали в Арктику для осуществления поиска группы в океане и сброса им необходимого груза (топливо, питание, батареи). В остальное время са-



▲ Информационный продукт ИТАР ТАСС

Впервые станция СП-28 принимала такое количество посетителей одновременно. Так как небольшие каюты полярников не предполагали возможностей для приема даже более скромного количества визитеров, то и гостеприимством обитателям Арктики блеснуть не довелось. Поэтому основная масса людей после посадки на льдину даже не покидала уютных салонов самолетов, в ожидании

▲ Информационный продукт ИТАР ТАСС



Массе, председатель Госкомгидромета Ю.А.Израэль, заместитель председателя Советского фонда мира летчик-космонавт В.В.Аксенов, другие официальные лица обеих стран-участниц. Состоялся митинг, тут же прозванный СМИ «Акция мира на вершине планеты», во время которого прозвучали добрые слова в адрес правительств и народов СССР и Канады, дружбы народов и их взаимодействия. После чего все присутствующие, взявшись за руки, обогнули несколько раз символическую земную ось, заблаговременно выпиленную из куска льда полярником с СП-28 И.П.Романовым и установленную вертикально. При этом каждый посмеивался над метко высказанной кем-то идеей о том, что оборот, сделанный вокруг этой оси, представляет собой замкнутое кругосветное путешествие.

Затем вертолет в обратном порядке несколькими рейсами вывез счастливых кругосветных путешественников на СП-28, откуда Ан-74 перебросил их на остров Средний. Лыжникам же предстояло преодолевать вторую половину пути — от полюса до берегов Канады. Их экспедиция, выполнив все свои задачи, завершилась благополучно. После того, как ее участники пришли в себя, отдохнули и подлечились, всех их пригласили в Кремль для вручения заслуженных правительственных наград. За участие в обеспечении этой уникальной экспедиции к наградам были представлены и командиры экипажей самолета Ан-74 — Сергей Горбик и Александр Галуненко. Им вручили ордена «Почета».

Александр Васильевич считает, что рассказ о северной эпопее был бы неполным, не удели мы особое внимание тому летчику-испытателю, чье имя по



▲ Участники северной эпопеи после вручения наград в Кремле



сей день ассоциируется с авиационным покорением Арктики на самолете Ан-74. **Сергей Александрович Горбик.** Его опыт многочисленных летных испытаний в сложных условиях Севера на большинстве заполярных аэродромов, без преувеличения сделал его корифеем арктических широт. А замечательные человеческие качества душой компании летчиков-испытателей ОКБ Антонова. Все, кому доводилось общаться с Сергеем Александровичем, покорялись его обаянию и поражались его сложному пути в летчики-испытатели, преодоленному, благодаря выдающейся настойчивости и необыкновенной любви к этой профессии. Александр Васильевич — не исключение. Он симпатизировал Сергею Александровичу так, как далеко не многим своим коллегам, и настоял на том, что его сильная, неординарная личность заслуживает особого внимания на страницах данной книги. В первую очередь, как яркий пример того, как сильные духом люди на пути к своей цели не пасуют перед трудностями. В результате чего — побеждают и достигают успеха.

Их знакомство началось с самых первых шагов Галуненко-выпускника ШЛИ на украинской земле. И даже чуточку раньше.

Александр Васильевич вспоминает те дни, после выпускного вечера в Школе летчиков-испытателей...

Наступил момент расставания — как и положено по закону природы, орлята в определенный момент разлетаются из родного гнезда. Кто куда. Горечь расставания, наверное, все-таки перебивало нетерпеливое ожидание начала самостоятельной испытательной работы. Той работы, к которой каждый шел своим индивидуальным, но непременно непростым путем. Простых дорог в эту сферу деятельности по определению не бывает...

Итак. Первыми из общежития разъехались семьи. Оставшихся «на чемаданах» новоиспеченных испытателей настоятельно просят «освободить занимаемые площади для новобранцев». Мужчины завершают свои дела, собирают подписи на обходных листах и делятся друг с другом советами, как лучше доставить принадлежащие семьям вещи к новому месту работы (кому в Куйбышев, кому в Саратов, а Галуненко — в столицу Украины). Большинство решило вопрос транспортировки через железную дорогу. Александр Васильевич тоже пакует все, что имелось в комнате, в стандартные фанерные ящики. Но дальнейший «механизм доставки» молодого человека не мог не озадачить — ящики надо было везти из Жуковского в Москву, там искать товарную станцию, оформлять отправку, потом — через назначенное время — получать в Киеве и искать в незнакомом городе куда их пристроить... На дворе — конец апреля, а значит — в Киеве придется хлопотать со своим багажом как раз в период майских праздников... Один из однокашников по ШЛИ — киевлянин Володя Архипенко, узнав суть проблемы, предлагает свое оптимальное решение, сообщая о том, что именно сейчас в Быково (а это недалеко от Жуковского) стоит Ан-26, прилетевший из Киева за каким-то грузом. И командир этого экипажа — его, Володи, товарищ, который, конечно, не откажется «подбросить» Галуненко с двумя ящиками в киевский аэропорт Жуляны. Александр Васильевич сначала



идею не воспринял: «И что же я буду делать в этих Жулянах в праздничные дни со своим скарбом?». Но неугомонный Архипенко продолжает «развивать мысль»: «Да никаких проблем! Я даю адрес своего товарища — Сережи Горбика, и ты сможешь отвезти свои вещи прямо с аэродрома к нему». Александр Васильевич опять возражает: «Да как же явлюсь к незнакомому человеку с багажом вот так, как «снег на голову»?»

— Этот человек — замечательный парень!, — апеллирует Володя. — Тем более, что я ему перезвоню и предупрежу...

Как только Александр Васильевич согласился на такой план действий, тут же организовалась и доставка груза в Быково, и действительно гостеприимная его встреча украинским экипажем (как оказалось, Киевского авиационного завода), и перелет в сопровождении хозяина в Жуляны.

На украинской земле к самолету подруливает грузовик, в который заводчане перекладывают тот самый московский груз, за которым посылался самолет (по стечению обстоятельств, упакованный в ящики, абсолютно идентичные принадлежащим Александру Васильевичу). Здесь тоже удалось быстро договориться о том, что пару «галуненковских коробов» не только заберут вместе с остальными, но и доставят по необходимому адресу, который оказался в непосредственной близости от авиазавода.

Первой точкой маршрута развозки оказалось как раз место проживания Сережи Горбика — многоэтажный дом, на первом этаже которого в трехкомнатной квартире адресат жил с женой, двумя дочерьми и тещей. Именно последняя и открыла дверь Александру Васильевичу. Услышав, кого разыскивает незнакомец, позвала зятя. Дальше состоялся такой диалог:

— Вы Сережа Горбик?

— Да, я.

— А я Александр Галуненко.

— И что?

В этом месте — немая сцена... Как потом выяснилось, Володя, занятый своим переездом, дозвониться к товарищу и предупредить о своей просьбе не сумел.

Но, выслушав от Александра Васильевича, кто он и что ему надо, хозяин тут же принимает решение — «Разгружаем!».

Однако «в игру вступает» теща, которая бдительно подслушав мужской разговор в прихожей, успела из окна оценить обстановку — полный грузовик ящиков одинаково немаленького калибра. Пожилая женщина отзывает зятя «подальше от посторонних глаз и ушей» — в дальнюю часть квартиры, откуда слышится разговор на повышенных тонах, с женскими гневными восклицаниями «Не пушу!» и настойчивым мужским басом: «Мама, я уже принял решение!».

Вернувшись к своему неожиданному и незваному гостю, Сережа говорит: «Ну что, идем трудиться».

Подойдя к машине, оба закатали рукава. Сняв с площадки грузовика два своих ящика, Александр Васильевич начинает благодарить водителя за оказанное содействие. Тут наступает очередь удивляться гостеприимному хозяину:



«Что, и все?» «Да», — не поймет в чем суть вопроса Александр Васильевич. «Ты мою тещу на пустом месте чуть до инфаркта не довел! Мы-то решили, что речь шла о полном грузовике вещей!», — объяснил Сережа.

Вот таким образом состоялось первое знакомство с парнем, который глазом не моргнув, согласился «притеснить» свою семью ради совершенно незнакомого человека... И этот урок искреннего благородства запомнился Александру Васильевичу на всю жизнь.

Встретив своего младшего коллегу (по опыту испытательной работы, но не по возрасту, будучи всего на 3 года старше) с потрясающим гостеприимством, Сергей, видимо, проникся определенной ответственностью и взялся как бы опекать новичка. Помогал лучше разобраться «что к чему», решить бытовые вопросы... В рабочее время часто доводилось взаимодействовать, а по окончании трудового дня нередко продолжать общение в неформальной обстановке. О чем идет речь в летном кругу после полетов? Конечно — о них же, родимых. И об авиации. Поэтому историю о сложном пути Сергея в испытатели Александр Васильевич знает не понаслышке, а из первоисточника. И искренне восхищается упорством и мотивированностью своего собрата по профессии.

Сергей с ранних лет мечтал о небе. Самолет для парня, родившегося и жившего в поселке Берелех сурового колымского таежного края, был воплощением возвышенных мечтаний, возможностью увидеть мир, расположенный за пределами огромной тайги.

Парнишка мечтал о небе и полетах, но после 8 класса был вынужден идти работать бульдозеристом на золотом прииске, продолжая учиться в вечерней школе. Тем не менее, настойчиво шел к своей цели, хотя особенно тернистым и извилистым путем. Чья-то смелость «города берет», а Сережина — «вывела его в небо». Волею случая, поступив вместо желанного военного летного училища в Харьковский авиационный институт (в связи с сокращением в тот момент Вооруженных сил), он освоил специальность инженера-механика.



▲ Коллеги летчики-испытатели
Сергей Горбик и Александр Галуненко

Параллельно со студенчеством (тоже преодолевая ряд препятствий) стал курсантом аэроклуба, где все-таки научился летать (а позже стал классным спортсменом и мастером спорта по высшему пилотажу). По распределению начал работать инженером на летно-испытательной станции Киевского авиационного производственного объединения (позже завод «Авиант», а ныне ГП Антонов). И вот тут-то во время визита О.К.Антонова неожиданно для всех пошел «ва-



банк». Когда официальная часть встречи закончилась, молодой инженер вдруг обратился непосредственно к Олегу Константиновичу с прямолинейной просьбой взять его к себе на фирму испытателем, так как давно мечтает именно о такой работе. Генеральный конструктор отличался особенностью тонко разбираться в людях. Видимо, уловив в Сергее что-то особенно надежное и искреннее, не отмахнулся и не отшутился. Пообещал уточнить ситуацию с кадрами и уделить внимание просьбе. На удивление всем, в тот же день Антонов связался по телефону с руководством завода, чтобы пригласить Сергея на должность бортинженера-испытателя в свое КБ.

Но «настойчивому инженеру» и этого оказалось мало — ведь он давно уже был мастером спорта по высшему пилотажу и мечтал стать именно летчиком-испытателем! Для этого необходимо было попасть в ШЛИ. Чтобы соответствовать требованиям набора, на тот момент Сергею не хватало опыта полетов на реактивных самолетах, который приобретался только в военных летных училищах. Однако упрямый молодой человек нашел-таки альтернативное решение — оказалось, что еще и в Саранском учебном авиационном центре учат летать на нужных крылатых машинах! Горбик обращается в военкомат с просьбой направить его учиться в этот центр. И если до этого момента Сереже, по его словам, всегда везло на хороших людей, то тут «программа дала сбой». Недобросовестные, мягко говоря, работники военкомата направляют добровольца служить в стройбат. Это, конечно, был удар ниже пояса! Но и тут Сергей не опускает руки. Он пишет взволнованные письма Ворошилову, Микояну, Хрущеву. Прорывается на прием к начальнику летного отдела ЦК ДОСААФ Украины, который и приходит на выручку к воспитаннику своей структуры, лично обратившись к военкому: «Ты бы посмотрел, как этот парень летает! Не губи ему жизнь». Благодаря этому вмешательству Горбик попадает в желанный учебный центр, откуда выпускается летчиком-истребителем.

Пытаться поступить в ШЛИ самостоятельно, означало рисковать потерять время. Поэтому Сергей опять заручается поддержкой тех людей, которые в него верили. Ходатайство принять Горбика на обучение в Школу летчиков-испытателей вместе с Генеральным конструктором О.К. Антоновым подписали заслуженные летчики-испытатели СССР Герои Советского Союза Юрий Курлин и Иван Давыдов.

Конечно, обучение в ШЛИ он завершает успешно и возвращается на родное предприятие. Довольно быстро осваивает самолеты Ан-24, Ан-26, Ан-12 и Ан-22, что позволяет руководству назначить его вторым летчиком на новый опытный самолет Ан-72. Первый полет и успешное проведение летных испытаний вторым летчиком, а затем и командиром экипажа, выводит его на уровень опытного испытателя. Второй экземпляр Ан-72 Сергей Александрович поднимает уже командиром экипажа и проводит на нем большой объем испытаний (где вторым летчиком у него был Александр Васильевич). Но наиболее интересной и желанной работой, по его собственной оценке, были испытания, начиная с первого подъема в небо одного из «малышей» антоновского семейства. Исключительно



привлекательным для Горбика стал созданный тогда Ан-3, который по замыслу создателей должен был прийти на замену ветерану Ан-2.

Впоследствии Валентина (жена Сергея) в интервью журналистам скажет, что именно этот самолет остался «любимцем» ее мужа: «Самым любимым для него остался, как ни странно, сельскохозяйственный Ан-3, «кукурузник» с турбовинтовым двигателем. «На большом самолете ты практически не чувствуешь себя летчиком, — говорил он. — Скорее оператором каким-то. Изменения режимов полета видишь по приборам. А на «кукурузнике», особенно когда летишь на высоте два метра над полем, более ощутимо чувство полета, слияние с машиной...»

Но, как уже говорилось выше, «визитной карточкой» Сергея стал самолет Ан-74, который он поднял в первый полет 29 сентября 1983 года, после чего провел большой цикл испытаний в северных широтах и Заполярье. Работая с командиром Горбиком в северных широтах, Александр Васильевич не только в очередной раз убеждается в его высоком профессионализме, но и в особой симпатии к Заполярию. Родившийся и выросший на Колыме, Сережа комфортно чувствовал себя в самых суровых условиях: было похоже, что даже наслаждался ими. Вероятно, жители и покорители Крайнего Севера это чувствовали, что определяло взаимное, особо уважительное, отношение северян к отважному летчику.

В качестве командира экипажа Горбик участвовал в полетах по эвакуации научных экспедиций с СП-27, -28, совершал первые посадки реактивного самолета на ледовые площадки ограниченных размеров.



▲ Выступление Сергея Горбика после успешного полета



Журналист Тамара Кузнецова так рассказывает об одном из летных эпизодов Сергея Горбика: «Когда в 1986 году он «доводил до ума» Ан-74 в восточном секторе Арктики, лыжная трансполярная экспедиция Дмитрия Шпаро, совершив 38-дневный поход, пройдя в условиях холода и кромешной тьмы более 700 км, заглянув на полюс недоступности, финишировала на СП-27. Взлетная полоса, с которой ее должны были эвакуировать на Большую землю, раскололась. Выручить мог только самолет короткого взлета и посадки Ан-74.

Горбик, как всегда, тщательно готовился к полету. 11 раз поднимал и садил самолет на ледовый аэродром в устье Колымы, выбирая оптимальный режим и доводя разбег и пробег до 400 и 350 м соответственно. Затем пошел на СП техническим рейсом — собственными глазами увидеть льдину, присмотреться к обломку полосы. Когда решили, что лететь можно, испортилась погода. На станции минус 36°, низовая метель. Но откладывать полет не стали, ведь среди лыжников были обмороженные и больные. На первом заходе, едва коснулись колесами льдины, пощупали ее и взмыли вверх, пошли на второй круг, приземлились, пробежав всего 300 м. Разбег при взлете составил 460 м. Двумя рейсами полярники и лыжники были доставлены в Чокурдах, а оттуда в Москву. Так Горбик на Ан-74 впервые в истории освоения арктических просторов совершил посадку реактивного лайнера на дрейфующий лед». О первой посадке Ан-74 на СП-27 подробно писал в своем рассказе также и участник этой экспедиции — бывший начальник ЛИС Игорь Диомидович Бабенко.

Большую испытательную работу Сергей проводил и на огромных лайнерах Ан-124 и Ан-225. Через два месяца после первого полета «Руслана» (к моменту получения допуска А.В. Галуненко в качестве командира экипажа), Сергей Александрович начал активно участвовать в полетах на Ан-124 вторым летчиком. А в конце 1985 года уже в качестве командира экипажа он поднимал в первый полет первый серийный самолет, изготовленный на Киевском авиазаводе.

Еще одной из наиболее значимых работ было осуществление первого полета на «Мрии» вторым



▲ На пороге родной «Мрии» С.А. Горбик, А.Т. Шулещенко и А.В. Галуненко



летчиком и проведение основного цикла испытаний (в том числе — выполнение 110-ти мировых авиационных рекордов). А всего за свою летную биографию Сергей Горбик освоил и провел испытания 47 типов самолетов. Общий налет составил 9 572 ч, из них испытательный 5 434 ч.

Сергей Александрович Горбик со своим экипажем погибли 13 октября 1992 года при выполнении испытательного полета на самолете Ан-124 № 01-03. В процессе выполнения задания по определению характеристик устойчивости и управляемости при максимальном скоростном напоре в момент наибольшей аэродинамической нагрузки произошло разрушение носового радиопрозрачного обтекателя РЛС, а затем всей отклоняемой носовой части фюзеляжа. Обломки конструкции повредили оба правых двигателя, которые остановились, при этом и третий двигатель перешел на малый режим работы. Из-за разрушения приемников воздушного давления полностью отсутствовала информация о скорости и высоте. На самолете, не имеющем носового обтекателя, происходили мощные аэродинамические срывы воздушного потока, приводившие к сильной тряске самолета, уровень которой не позволял считывать

необходимую информацию с указателей систем и оборудования. В этой чрезвычайно сложной ситуации экипажу не хватило около одного километра, чтобы посадить самолет в поле. При посадке на лес самолет разрушился и сгорел.

Александр Васильевич предлагает не углубляться в обстоятельства той катастрофы и заключения расследований. Я соглашаюсь. Мы изначально не ставили перед собой подобных целей. Нас больше интересует эмоциональная сфера. Мой собеседник говорит: «Ведь это профессия такая — постоянное противостояние с опасностью. При этом умом ты понимаешь, что катастрофа самолета, хоть явление и исключительно редкое, но возможное, а если она случается, то все равно не можешь принять ее своим сердцем и смириться. Каждый раз мучительно перебираешь в уме все «от» и «до». Особенно — если уходят близкие тебе люди. Так, как это было с Сережей Горбиком».



▲ С такой улыбкой остался в памяти друзей Сережа Горбик



Глава 18.

Ан-124 «РУСЛАН»

Конструкторскому бюро, возглавляемому О.К.Антоновым, еще в 1966 году Правительством СССР была поставлена задача создания военно-транспортного самолета грузоподъемностью 120 тонн. После фурора, произведенного первым в мире широкофюзеляжным транспортным самолетом Ан-22 «Антей» в Париже в 1965 году, американцы с небывалыми темпами приступили к разработке своего супергиганта С-5 Galaxy, который должен был превзойти «Антей» по грузоподъемности и эффективности перевозок. Наша страна не могла допустить отставания в гонке по созданию гигантских машин, поэтому руководство страны и поручило КБ покорить новую вершину. К этой работе были привлечены все основные научные и производственные авиационные силы Советского Союза. На протяжении нескольких лет предлагались различные варианты реализации этой сложной задачи, которые каждый раз отклонялись по различным причинам, вероятно, являясь не совсем удачными.

И только к 1977 году облик самолета, включая требования к нему, обеспечивающие высокий технический уровень создаваемого крылатого гиганта, был утвержден как рабочий проект с присвоенным индексом «изделие 400». В силу огромного шага в размерности самолета, заложенного в его идеологию, создатели были вынуждены отказаться от консервативных подходов при проектировании в пользу новых революционных решений. Их совокупность должна была обеспечить наилучшие составляющие эффективности воздушного судна — аэродинамические характеристики, показатели прочности и ресурса, весового совершенства,



▲ Ан-124 «Руслан»

удельных характеристик двигателей, функциональных возможностей систем и оборудования, трудоемкости техобслуживания и ремонта и т.д.

За реализацию задуманного взялись «всем миром»: в работе над самолетом были задействованы многие десятки организаций и предприятий, принадлежащие различным министерствам и ведомствам, но наиболее трудные и ответственные решения принимались на головной фирме руководителями ОКБ и утверждались Генеральным конструктором О.К.Антоновым.

Летчики-испытатели были также в гуще событий по оценке и принятию решений руководителями, участвуя в обширной программе экспериментальной отработки ключевых конструктивно-компоновочных решений на натурных и экспериментальных стендах, позволявших определить необходимые характеристики устойчивости и управляемости будущего воздушного судна.

На первом этапе этих исследований основная нагрузка легла на заслуженных летчиков-испытателей СССР Ю.В.Курлина и В.И.Терского. Именно эти два специалиста рассматривались как основные претенденты на роль ведущего летчика-испытателя самолета Ан-124. Окончательный выбор одного из них должен был осуществить Генеральный конструктор с представлением выбранной кандидатуры на утверждение в Министерство авиационной промышленности к началу 1982 года.

Так как объем работы на исследовательском пилотажном стенде (ИПС) был значительным, то к его выполнению стали привлекать и других летчиков, в их числе — Александра Галуненко. В период испытаний Ан-28 и Ан-72 он все чаще стал получать задания от руководителя ЛИС по участию в экспериментальной отработке и исследованию на ИПС новых дистанционных систем управления под будущий самолет. Участие в этих исследованиях давало общее представление о гигантском воздушном судне и его конструктивных особенностях.

К назначенному сроку Генеральный остановил свой выбор на следующих кандидатурах: ведущий летчик-испытатель — В.И.Терский, ведущий инженер — М.Г.Харченко, предложив их на утверждение МАП. Вышестоящая инстанция такое предложение одобрила, после чего появилась возможность формирования всего экипажа. Приказом Генерального были назначены: вторым летчиком-испытателем — А.В.Галуненко, штурманом-испытателем — А.П.Поддубный, бортинженерами-испытателями — А.М.Шулещенко и В.М.Воротников, бортрадистом-испытателем — М.А.Тупчиенко. С окончательным утверждением экипажа началось интенсивное проведение занятий по изучению планируемых к установке самолетных систем и оборудования, двигателей и законов управления ими, квалифицировано изложенных конструкторами по своим направлениям. Летчики, получив четкое представление о работе самолетных систем, более активно продолжили исследовательские полеты на ИПС.

Для формирования оптимального облика кабины, определения вида отображаемой информации, необходимого количества сигнализации и ряда других эргономических вопросов очень важным было участие всего экипажа в



заседаниях комиссии по анализу возможных отказов самолетных систем и определению степени их опасности. В зависимости от этой степени предлагалась установка в кабине соответствующей сигнализации экипажу: уведомляющей — зеленой, предупреждающей — желтой, аварийной — красной. После проведенного анализа и формирования на его основе полного перечня возможных отказов, все они были проверены на ИПС для подтверждения правильности выводов комиссии. Если выводы не совпадали с результатами проверки на стенде, их степень опасности корректировалась.

Выбор Генеральным конструктором суперкритического профиля крыла открыл новые преимущества, для реализации которых в полной мере требовалась продольная компоновка самолета с малыми запасами статической устойчивости. Что, в свою очередь, привело к необходимости оснащения самолета электродистанционной системой управления (ЭДСУ) и системой улучшения устойчивости (СУУ). Для подбора приемлемых характеристик этих систем потребовалось большое количество экспериментов, выполненных летчиками на пилотажном стенде.

Так как в создании «изделия 400» участвовали более 100 предприятий страны, то кооперация при изготовлении различных составляющих самолета была довольно широкой: двигатели, вспомогательные силовые установки (ВСУ), гидравлические агрегаты, шасси, пилотажный и навигационный комплексы и многое другое поставлялось в АНТК из различных городов огромной страны. Что порождало порой новые проблемы. Так, огромные консоли крыла и центроплан надо было доставить в Киев из Ташкентского авиационного производственного объединения. Специально для осуществления такой уникальной перевозки, в ОКБ модернизировали самолет Ан-22 «Антей», который стал единственным специальным перевозчиком сверхгабаритных грузов, закрепленных сверху фюзеляжа. Эти полеты были достаточно сложными и, конечно, к их выполнению привлекли опытных летчиков-испытателей, в числе которых оказался и Александр Галуненко.

Естественно, что такие перелеты проходили под пристальным вниманием самых высоких инстанций и имели статус литерных рейсов, позволяющий органам управления воздушным движением обеспечивать благоприятные условия для перелета уникального тяжеловоза.

Сегодня, когда гриф секретности канул в лету, Александр Васильевич рассказывает, что те уникальные перевозки не обошлись без ЧП: «Например, в одном из полетов, после взлета из Ташкента и набора высоты заданного эшелона, экипаж начал ощущать незначительную тряску самолета. Доложили об этом на самолет сопровождения, летящий впереди с интервалом 10-15 минут, где находилась группа ведущих специалистов во главе с тогда еще первым заместителем Генерального конструктора П.В. Балабуевым. Специалисты рекомендовали пока продолжать полет по плану, усилив контроль над всеми параметрами, характером и тенденцией тряски. Однако через час полета тряска



лавинообразно усилилась до уровня неприемлемой и опасной для продолжения полета. П.В. Балабуев дал экипажу распоряжение немедленно производить посадку на ближайшем запасном аэродроме. Летя над пустыней, все понимали, что ближайший аэродром — Красноводск, который расположен несколько в стороне от маршрута следования. Заставив изрядно поволноваться всех участников перелета и особенно сопровождающих, самолет с огромной тряской долетел до указанного аэродрома и благополучно совершил посадку. Экипаж вышел из самолета мокрым, но не от Красноводской жары, а от напряжения, вызванного сложной обстановкой в кабине «взбесившегося» «Антея».

Оказалось, что во время полета воздушным потоком постепенно начало срываться крепление обтекателя перевозимого груза, который был предназначен для сглаживания обтекания торцевой части крыла, прикрепленного сверху фюзеляжа. Когда его большую часть сорвало с места крепления, то торцевая часть крыла, не защищенная обтекателем, начала создавать мощные срывы потока. Именно они настолько сильно сотрясали весь самолет, что благополучное завершение полета оказалось под сомнением. В дальнейшем, когда инженеры усилили узлы крепления обтекателя, подобных случаев больше не повторялось.

На последнем этапе сборки опытного самолета утвержденный экипаж часто бывал в сборочном цехе, знакомясь с конструкцией самолета, двигателей, расположением агрегатов, систем и оборудования. Александр Васильевич соznается, что при каждом очередном посещении самолета его колоссальные размеры каждый раз так поражали воображение, что его самого, как наверняка и каждого из присутствующих коллег, время от времени невольно посещала мысль: «Неужели все это может взлететь?»

24 октября 1982 года состоялось событие, имеющее свой традиционный

праздничный церемониал. Самолет после завершения сборочных работ выкатывают из цеха для передачи на наземные и летные испытания в другое подразделение предприятия — Летно-испытательную и доводочную базу (ЛИДБ). Этот момент во все времена был праздничным не только для трудового коллектива ОКБ, но и для всех участников создания крылатой машины из других предприятий, поэтому со-



▲ Уникальный перевозчик крупногабаритных грузов Ан-22 «Антей» во время исторической транспортировки элементов «изделия 400»



проводился непременно митингом. Кульминацией события было разбивание Генеральным конструктором бутылки шампанского о водило, с помощью которого производится буксировка самолета из цеха.

С этого момента началось проведение наземных испытаний самолета, включающих поэтапную, пошаговую проверку работоспособности всех самолетных систем и оборудования с постепенным наращиванием и комплексированием совместной их работы. Задача, которая возлагалась на этап наземных испытаний, включала и отработку взаимосвязи между системами. Естественно, выявлялись те или иные несоответствия, иногда — даже ошибки в коммутации между блоками какой-либо системы, или между отдельными системами. Все выявленные отклонения немедленно устранялись. И так, шаг за шагом, день за днем, самолет все больше и больше приобретал уверенность в безотказном совместном функционировании всех своих систем и оборудования.

Наступило время экипажу приступить к первым запускам двигателей, а вскоре — и их гонкам. Это был очень важный этап наземных испытаний, влияющий на степень готовности к первому полету, а кроме того — обеспечивающий успешное проведение летных испытаний.



▲ Первый экипаж Ан-124 в сборочном цехе. Слева направо: бортрадист М.Тупчиенко, второй летчик А.Лалуненко, штурман А.Поддубный, командир В.Терский, бортинженер В.Воротников, бортинженер А.Шулещенко



Имела место одна досадная нестыковка. Новые опытные двигатели Д-18Т создавались запорожскими двигателестроителями с определенным отставанием от темпов рождения нового самолета. До того, как встать на Ан-124, двигатель Д-18Т отдельно должен был пройти стендовые и опережающие летные испытания на специальной летающей лаборатории Ил-76. Это целая серия специальных полетов с установленным на «илишине» одним опытным двигателем. Однако, к тому моменту, когда «Руслану» потребовались двигатели, они еще не были проверены на испытательной лаборатории! Получилось, что двигатели, установленные на первый Ан-124 в период наземных и летных испытаний, по сути, шагали в неизвестность, так как результаты исследований их аналогов на летающей лаборатории еще только предстояло получить.

Когда положительные результаты работоспособности всех самолетных систем и оборудования при всех работающих двигателях были достигнуты, экипаж приступил к осуществлению первых шагов самолета по земле — то есть рулений, разворотов и пробежек.

Так как график работ на самолете был чрезвычайно плотным, жестким и заполненным на все 24 часа, то эти «прогулки» по ВПП на заводском аэродроме Святошин происходили поздним вечером или ночью. Проверив характеристики рулевых свойств самолета при движении по ВПП и безотказную работу всех систем на скоростных пробежках, командир экипажа В.И.Терский на методическом совете доложил Генеральному конструктору о готовности самолета и экипажа к выполнению первого полета.

Ровно через два месяца после выкатки из цеха, 24 декабря 1982 года, наступил долгожданный для всех создателей момент. В этот день, после контрольной скоростной пробежки, самолет Ан-124 «Руслан» совершил свой первый исторический взлет.



▲ Младший брат перерос старшего



Александр Васильевич и сейчас, по прошествии многих лет, вспоминает тот день с особым позитивным энтузиазмом: «Это был довольно короткий разбег, а затем мягкий и легкий, практически незаметный по поведению самолета отрыв от взлетной полосы, который каждый из членов экипажа определил скорее интуитивно, чем по ощущениям уменьшения подрагивания разбегающегося самолета, получившего опору набегающего потока воздуха. Интенсивное увеличение скорости после отрыва дало возможность установить хороший угол набора высоты. Исключительно прекрасный взлет! Вот и выяснили «как эта громадина может взлететь?» — «Руслан» в полете, при этом — прекрасен и органичен!

На заданной высоте приступили к выполнению полетного задания. Определили приемлемость характеристик устойчивости и управляемости в малом диапазоне углов отклонения рулевых поверхностей, сделали условную имитацию захода на посадку на заданной скорости и затем, не меняя конфигурации, приступили к снижению для выполнения захода на посадку.

Во время посадки, после касания основных колес ВПП, случилась непредвиденная ситуация. Основные колеса вошли в режим автоколебаний, называемый «шимми». Сила этих колебаний громадных колес так начала сотрясать самолет, что экипажу в кабине невозможно было визуально определять необходимые параметры со стрелочных указателей. После торможения самолета уровень колебаний уменьшился. Зарулив на стоянку и выйдя из самолета, все увидели разрушение створки левого заднего ряда основных колес и нескольких



▲ Экипаж Ан-124 после первого полета 24.12.1982 года



тяг на других стойках. Но радость присутствующих по поводу выполненного первого полета оказалась гораздо значимее произошедшей с колесами неприятности, и праздник создателей уникального самолета состоялся на самом высоком подъеме позитивных эмоций. А проблема с «шимми», конечно, была устранена и в следующих полетах не проявлялась».

Дальнейшие испытания этапа Генерального конструктора проводились практически до конца 1983 года.

Надо отметить, что начало этапа Генерального конструктора было довольно напряженным из-за возникших проблем с двигателями. В первую очередь — их низкой газодинамической устойчивостью на больших режимах работы. Из первых сорока испытательных полетов более десяти заканчивались помпажом того или иного двигателя с различным уровнем последствий: от простого самовыключения до серьезных разрушений двигателя (иногда — с пробиванием разлетающимися лопатками обшивки мотогондолы и конструкции самолета). Были посадки самолета и с двумя отказавшими двигателями. По мере выявления «тонких» мест в конструкции двигателя при испытаниях опытного самолета, а также — поступлению полезной информации с летающей лаборатории Ил-76, запорожские конструкторы оперативно вносили необходимые изменения в конструкцию двигателей. В результате — надежность их работы значительно возрастала по ходу испытаний, хотя проблема с низкой газодинамической устойчивостью оставалась еще долгое время.

Выполнив от начала испытаний двадцать полетов вторым летчиком, 19 марта 1983 года Александр Галуненко получил проверку техники пилотирования на предмет допуска к испытательным полетам в качестве командира экипажа на самолете Ан-124, которую провел ведущий летчик-испытатель В.И.Терский. Поэтому в дальнейшем он осуществлял уже в качестве командира экипажа те полеты, задания которых не имели сложных элементов. К тому времени уже начал привлекаться к полетам вторым летчиком и Сергей Горбик.

К концу 1983 года приступили к программе Государственных совместных испытаний, к которой уже были привлечены и члены экипажа НИИ ВВС.

К этому моменту самолет выполнил около полутора сотен полетов и в основном был доведен до безопасного продолжения испытаний с участием экипажа заказчика. Были обнаружены и устранены проблемы, связанные не только с отказами двигателей, но и самолетных систем и оборудования: системы улучшения устойчивости (СУУ), системы автоматической загрузки (САЗ), электродистанционной системы управления (ЭДСУ), инерциальной системы (ИС), системы автоматического управления силовой установки (САУ СУ) и др. Поэтому Госиспытания проходили уже с лучшими темпами и незначительным количеством тех или иных отказов.

К концу 1984 года был изготовлен второй летный опытный экземпляр Ан-124 № 01-03, который доверили в первый полет поднимать Александру Васильевичу как командиру экипажа. Этот, очень важный для него полет, был вы-



полнен 18 декабря 1984 года. Сначала вторым летчиком планировали назначить Сергея Горбика, но его интенсивная работа на Ан-74 в Заполярье не позволила вовремя вернуться на базу, и поэтому руководство назначило Ю.В.Курлина, вернувшегося в строй после временных медицинских ограничений. На этот самолет возложили программу испытаний по оценке безопасности при имитации различных отказов самолетных систем, оборудования, двигателей. К осени 1985 года на нем уже было выполнено более полутора сотен испытательных полетов с налетом около трехсот часов.

Министерство авиапрома поставило задачу установления на Ан-124 серии мировых рекордов, и 26 июля 1985 года под командованием В.И.Терского (А.В. Галуненко — второй летчик) был установлен 21 мировой рекорд в одном полете, получив абсолютное достижение по подъему груза массой 171,219 тонн на высоту 10750 метров.

А в октябре 1985 года только что вошедший в строй, построенный в короткие сроки «в чистом поле», Ульяновский авиационный промышленный комплекс под руководством директора Ф.З.Абдулина закончил сборку своего первого серийного самолета Ан-124 № 01-07. Александру Васильевичу было поручено возглавить экипаж для выполнения первого полета, а также — серии приемо-сдаточных летных испытаний этого воздушного судна — «первенца». Вместе со вторым летчиком-испытателем Сергеем Максимовым, штурманом Виктором Солошенко, бортинженерами Александром Шулещенко и Сергеем Жовниром, бортрадистом Вячеславом Слинченко и ведущим инженером Ми-



▲ Ульяновск, после первого полета первого серийного самолета



хаилом Харченко с этой почетной миссией первооткрывателей первой продукции нового завода (и одновременно — сложной и ответственной задачей), они успешно справились.

В дальнейшем этот самолет был также задействован в программе Государственных совместных испытаний.

В декабре того же года Галуненко получает не менее важное задание по осуществлению на опытном самолете Ан-124 первых коммерческих рейсов по просьбе Советского правительства к Генеральному конструктору об оказании помощи. Нашей стране потребовалось перевезти из Владивостока в Полярный (для якутских алмазодобытчиков) карьерные самосвалы американской фирмы «Юклид», прибывшие в порт Находка морским путем. Такая работа требовала специфического подхода, уникального по своему исполнению, так как американские изделия были гигантских размеров — только колеса имели диаметр 3,5 метра, а вес — 152 тонны. По воздуху доставить такой груз мог только огромный «Руслан», а другие варианты транспортировки подбирать не получалось.

Однако сложность задачи состояла не только в погрузке, но и в том, что ВПП аэропорта Полярный представляла собой укатанный снег, на который такой самолет еще не садился. Следовательно — точных характеристик торможения никто не знал. Единственный доступный коэффициент сцепления был определен ориентировочно, с помощью движущегося автомобиля, и, конечно, не мог быть взят за основу в расчете длины пробега. Поэтому, командир экипажа Галуненко со вторым летчиком Валерием Шляховым для первой посадки взяли упреждение по посадочному весу (дополнительно уменьшив от расчетного). Но и этого уменьшения оказалось мало — предположения о некорректности замера



▲ Первый рейс Владивосток-Полярный выполнен



коэффициента сцепления оправдались: самолет сел на пределе своих возможностей по длине пробега. В следующих полетах летчики учли полученные результаты и благополучно завершили уникальные перевозки, приобретя первый опыт коммерческих полетов с параллельным проведением летных испытаний.

К концу 1986 года программа совместных Госиспытаний на трех задействованных тогда экземплярах Ан-124 была закончена. По ее результатам был подписан «Акт по государственным испытаниям опытного тяжелого дальнего военно-транспортного самолета Ан-124», подтверждающий, что самолет соответствует заданным требованиям основного заказчика.

В дальнейшем испытания продолжались, но уже по специальным программам, которые не так жестко ограничивались временными рамками. В перечень таких спецпрограмм вошли испытания по определению характеристик самолета в условиях естественного обледенения, испытания при полетах в плотных боевых порядках и воздушному десантированию.

Внимание всего мирового сообщества (в том числе, что особенно оказалось важным, потенциальных заказчиков и изготовителей крупногабаритных грузов) привлекли три, следовавшие одна за другой, уникальные транспортировки «Русланом» особых грузов сверхбольших размеров. Сначала крылатый тяжеловоз доставил из Харькова в Ташкент два колеса гидротурбины весом 80 тонн и диаметром 6 метров каждое для Таш-Кумырской ГЭС. Затем, в декабре 1988 года, экипаж под командованием А.В.Галуненко перевез из Киева в Армению, пострадавшую от землетрясения, 120-тонный кран «Либхерр».

Александр Васильевич считает, что тогда начал раскрываться уникальный коммерческий потенциал нового самолета, однако указывает и на то, что при этом его эффективная реализация на пользу родному АНТК была очень сложной задачей. Конечно, становилось очевидным, что «Русланы», выполняя востребованные уникальные коммерческие рейсы по всему миру, могли бы оказать значительную финансовую поддержку собственному предприятию, что было бы совсем не лишним при ограниченном финансировании программ авиационного строительства со стороны государства. Однако, по существующим тогда правилам, создатель Ан-124 ОКБ Антонова права приобретения и коммерческого использования своей продукции в целях пополнения собственных финансовых ресурсов для разработки новых проектов не имел. Нужно было искать выход из такой несправедливой правовой коллизии. И Генеральный конструктор П.В.Балабуев, в поисках возможности доказать на самом высоком уровне необходимость отступления от существующих правил для осуществления благородной и важной цели — сохранения авиационной промышленности страны, придумал неординарный ход. И блестяще его реализовал, при самом непосредственном участии своих единомышленников и соратников, в том числе — моего собеседника А.В.Галуненко.

Петр Васильевич решил обратиться со своим видением ситуации непосредственно к Генеральному секретарю ЦК КПСС М.С.Горбачеву, который



19 февраля 1989 года должен был прилететь в Киев по своим вопросам управления «государственной машиной». При этом руководители Украины (входящей тогда еще в состав советских социалистических республик), желая произвести на высокого гостя благоприятное впечатление с самых первых шагов по украинской земле, решили тут же, в Борисполе, сразу после приземления, продемонстрировать ему гордость и настоящее достоинство республики — самый большой в мире сверхтяжелый самолет Ан-225 «Мрия». Крылатый гигант был поднят в небо всего двумя месяцами раньше и продолжал испытания на аэродроме Гостомель. Первый секретарь ЦК КПУ В.В.Щербицкий тогда отдал распоряжение Генеральному конструктору П.В.Балабуеву посадить «Мрию» в Борисполе в день визита высокого гостя для ее демонстрации М.С.Горбачеву и быть готовым сопровождать показ обстоятельным докладом о достижениях авиационной промышленности Украины. Вот этим шансом непосредственного общения с первым лицом государства и решил воспользоваться Генеральный конструктор, чтобы добыть своему предприятию возможность развиваться, зарабатывая на это средства своим же непосредственным трудом.

Понимая всю ответственность ситуации, ее уникальность и неповторимость, такой обстоятельный человек, как Петр Васильевич, не мог полагаться на волю случая и силу экспромта. Был продуман тщательный план действий с целью получения полного внимания Генсека, изолировав его от многочисленных сопровождающих лиц, которые могли бы отвлечь от антоновских проблем. Александр Васильевич с явным удовольствием рассказывает эту почти детективную историю:

— После прибытия высоких гостей в Борисполь, их сразу же подвезли к нашей «Мрии», на борту которой я находился в качестве командира экипажа. Петр Васильевич, сказав «под крылом самолета» несколько слов об этой уникальной машине, пригласил всех подняться внутрь, чтобы посмотреть грузовую и пилотскую кабины. Как только Горбачев с супругой и руководителями Украины зашел в самолет, сразу же был приподнят трап (на «Мрии» двери и трап составляют одно целое) и многочисленная свита, которую умышленно придержали перед первой же ступенькой, осталась снаружи.

В этот момент среди оставшихся на земле возникла небольшая паника: охрана спешно искала другой вход в самолет (которого не оказалось), а помощники начали нервничать из-за возможного срыва графика визита. А в это время в огромной грузовой кабине Генеральный конструктор без помех уже докладывал о положении в авиапроме, используя для наглядности предварительно развешанные по бортам плакаты. Минут через двадцать доклад закончил убедительной просьбой — разрешить создателям «Руслана» (то есть государственному предприятию АНТК им.О.К.Антонова) вопреки существующим правилам заказать и приобрести за кредитные средства самолеты Ан-124 для осуществления коммерческой эксплуатации с целью получения дополнительного источника финансирования на реализацию новых авиационных проектов. Все было



изложено так аргументировано, убедительно и эмоционально, что Генсеку оставалось ответить только: «А почему бы и нет?». На этот случай были заготовлены необходимые бумаги. Михаилу Сергеевичу тут же предложили их на подпись. Но он просмотрел документы и передал их Щербицкому, тот — Валентине Шевченко, возглавлявшей тогда Верховный Совет СССР. Горбачев предложил не нарушать процедуру подачи, подписания и утверждения важных государственных решений. После чего вспомнили о цели визита «вовнутрь» и пригласили гостей в пилотскую кабину. Горбачев сел в мое кресло и стал внимательно, молча рассматривать представшее взору приборное многообразие. Тут я решил оживить обстановку, обратившись к Генсеку с предложением оценить «Мрию» не только в статике, но и в полете, когда она выглядит еще величественнее. Горбачев повернулся ко мне с удивлением: «мол, кто это тут такой шустрый», но ничего не сказал. Отреагировала сопровождавшая его Раиса Максимовна: «Конечно, посмотрим». И действительно, покинув самолет, они дождались взлета «Мрии», подбегав ближе к ВПП.

Состоявшийся таким вот образом разговор Генерального с Горбачевым свою миссию выполнил. Стал, так сказать, историческим и помог предприятию создать свою авиакомпанию. Вскоре Балабуева вызвали в Москву на заседание Совета Министров СССР, где на повестке дня стоял этот вопрос. Заслушав докладчика, Николай Рыжков (возглавлявший тогда союзное правительство) предложил министрам высказать свое мнение. Прозвучало несколько достаточно убедительных высказываний «против». Петр Васильевич потом нам рассказывал, что успел разволноваться, ожидая провала своего предложения. Но Рыжков, поблагодарив выступавших, неожиданно произнес: «Раз вы поддерживаете, значит, решим вопрос положительно». Возражать никто не осмелился...

Вскоре государственный кредит был оформлен, заказаны и изготовлены самолеты Ан-124, создано в составе предприятия авиатранспортное подразделение — авиакомпания «АДБ». Началась ее сложная коммерческая деятельность по перевозке крупногабаритных грузов на «Русланах» по всему миру, приносящая солидные доходы. Как раз своевременно, так как в это же время произошло стремительное сокращение объемов государственного финансирования работы АНТК. Благодаря своевременному выходу предприятия на режим самообеспечения, оно не только сохранило свой бренд с мировой славой, но и продвинулось вперед в своем развитии, удерживая лидирующие позиции по определенным направлениям. Более того — коммерческая деятельность созданной авиакомпании позволила реализовать государственную «Программу развития авиационной промышленности Украины».

В этом колоссальном объеме проделанной работы — значительный вклад и Александра Васильевича. Ему, как командиру экипажа и инструктору на самолете Ан-124, пришлось осваивать новые трассы и аэропорты многих десятков стран на всех континентах мира, обучая при этом технике пилотирования «Руслана» новых летчиков.



На этом жизненном этапе Александр Васильевич познакомился и начал работать с удивительным человеком, к которому сразу же отнесся с особым уважением и симпатией. Конечно, я иду за очередным интервью!

Мигунов Валерий Валентинович, Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР, лауреат Государственной премии СССР (сегодня — летчик-методист АНТК Антонов):

— В 90-м году по прибытии на работу в фирму Антонова познакомился с Александром Васильевичем в числе первых. Он был одним из ведущих старших летчиков этого предприятия, а я, так сказать, новичком в транспортной авиации (от автора: полковником в отставке, летавшем практически на всех образцах военной техники. В качестве ведущего летчика-испытателя принимал участие в государственных испытаниях сверхзвуковых боевых самолетов МиГ-21БИС, МиГ-23, МиГ-27, МиГ-29, Су-17, Су-25, Су-25Т и Су-27. Провел: исследования поведения боевых самолетов МиГ-21, МиГ-23, Су-15ТМ, Су-17М4, Су-25, Су-25Т,

МиГ-29 и Су-27 на околозвуковых скоростях; боевые испытания систем вооружения (в том числе — ракет Х-15 на сверхзвуковом бомбардировщике Ту-22М3); отработку самолетов-мишеней МиГ-17М и МиГ-19М в автоматическом полете от старта до захода на посадку. В 1980 году был удостоен Государственной премии СССР за участие в создании и отработке прицельного комплекса «Волк», позволяющего повысить точность стрельбы из авиационной пушки. За мужество и героизм, проявленные при испытании новой авиационной техники, полковнику Мигунову Валерию Валентиновичу Указом Президиума Верховного Совета СССР от 17 февраля 1984 года присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда»).

Впервые сев с Александром Васильевичем на «Ру-



▲ Заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза Мигунов Валерий Валентинович



слан», мы ушли на месячный полет вокруг Земли, на протяжении которого он вводил меня в строй командиром этого воздушного корабля. Поэтому, фактически с самого начала он был моим инструктором. И я считаю, что как инструктор и шеф-пилот фирмы он выглядел эталоном того, как нужно обучать летный состав. Он никогда не вмешивался в управление самолетом, пока видел, что напарник справляется или ошибается в пределах допусков. Это говорит о сильном инструкторском потенциале и уверенной собственной технике пилотирования. Я считаю Александра Васильевича тем мэтром, который заложил фундамент моей дальнейшей работы в транспортной авиации. Своей тактичностью и собственным мастерством переформатировал мою психологию истребителя в «транспортника». Так сказать — «перековал мечи на орала». Я и сам, переходя из одного рода авиации в другой, понимал, что петли здесь делать мне не предстоит и пыл воинский надо поумерить... Но рядом с Александром Васильевичем этот процесс трансформации прошел максимально безболезненно. Весь наш тот многодневный перелет он фактически сидел справа и практически не вмешивался в управление. Но постоянно наблюдал: справляюсь — хорошо, не справляюсь — корректно подправлял. Но это было очень вовремя и в разумных пределах. До того момента, когда это было не нужно — он внешне не реагировал. Не считая, конечно, объяснений, как и что нужно делать в полном соответствии с тем, как положено вводить в строй летчика на международных воздушных трассах. Без курьезов, конечно, тоже не обходилось. Так, при под-

ходе ночью в сложных метеоусловиях к Гандеру (Канада), я (видно по неопытности — все-таки мало летал на такие дальние расстояния) устал так, что уснул. Как раз была моя очередь отдыхать, но посадку должен был выполнять я. Александр Васильевич, убедившись, что погодные условия в пункте назначения очень плохие, принял решение лететь на запасной аэродром и посмотрел в мою сторону: «Мигунов спит? Ну, пусть спит!» И сам продолжил пилотирование. Я проснулся в момент



▲ Два Героя — А.Галуненко и В.Мигунов



приземления с вопросом: «Гандер?», на что услышал смех командира экипажа и добродушное: «Отдыхайте - отдыхайте, Валерий Валентинович. Запасной аэродром». Вот такую атмосферу создавал Александр Васильевич в своем коллективе.

Вообще, на мой взгляд, чтобы быть хорошим летчиком надо иметь 3 фактора: желание, умение, возможность летать. При этом особо сильное желание может вывести в летчики-испытатели. Оно же является основой формирования необходимых для этой работы профессионально важных качеств. Среди ключевых качеств Александра Васильевича Галуненко я бы отметил исключительную выдержку в полетах при любых ситуациях. Когда было что-то неясно, он никогда не принимал поспешное решение. Это очень важно в любой деятельности, в летной — особенно. У него всегда хватало способности спрогнозировать развитие ситуации и сделать вывод о необходимости тех или иных действий или возможности отложить их на более позднее время в пользу других летных задач. Особо ярко его эмоциональная устойчивость проявилась при испытаниях самолета Ан-70. В той сложнейшей ситуации, в которой он оказался в первом испытательном полете — в поведении командира Галуненко не возникло ни одного признака замешательства или тревоги. Даже в его голосе не возникло ни одной ноты, которая указала бы экипажу на смертельную опасность, которую он сам на тот момент прекрасно осознавал. Это дано далеко не каждому. Я сам по профессии изначально сформировался как истребитель и на возникающие нюансы реагирую более резко, а он — абсолютно четко и взвешенно. Никакой паники, суеты, лишних движений — только то, что нужно в данной ситуации, исходя из всех ее обстоятельств. Он видит генеральную линию стратегии полета и отсекает мелочи, не особенно актуальные на данном этапе, не реагируя на них без необходимости. Конечно, базируется эта способность на колоссальном опыте, глубинном анализе и понимании полета и особом характере. Вот этот, последний, заслуживает, кстати, внимания. Это особенно надежный человек — не только как летный и инструкторский специалист, но и как лидер, член команды, многогранная личность. Что-то — от Бога, что-то — от воспитания. Наверное, особая хватка сформировалась в бытность истребителем, потом удачно «перековалась» в транспортную. Получился такой вот конгломерат, который вызывает у меня профессиональное восхищение...



Глава 19.

Ан-225 «МРИЯ»

В семидесятые годы освоение космоса шло активно нарастающими темпами. Конкурирующие сверхдержавы — СССР и США — практически одновременно подошли к этапу создания долговременных пилотируемых орбитальных станций. Обеспечение их жизнедеятельности, в свою очередь, потребовало перейти от использования одноразовых ракет-носителей к более экономичным многократным средствам выведения на орбиту полезной нагрузки. Поэтому специалисты обеих стран параллельно приступили к работам по созданию многократных космических транспортных систем. В США это была программа «Спейс Шаттл», успешно отработавшая более двадцати лет, а в СССР — программа «Энергия-Буран», которая так и не была окончательно реализована в связи с распадом Советского Союза.

Хотя начало советской программы осуществлялось с характерным размахом — постройка и компоновка отдельных агрегатов космических кораблей предполагалась на предприятиях, расположенных в европейской части СССР с их последующей доставкой на космодром Байконур для окончательной сборки и запуска в космос. Притом, что размеры частей ракеты-носителя составляли около 60 метров, а диаметры — восемь метров! Необходимо было определить способ транспортировки таких невероятно габаритных грузов. Анализ показал, что наземному транспорту данная задача была не по силам. Учитывая наличие сети специально подготовленных для посадки космического корабля «Буран» аэродромов, охватывающей всю территорию СССР (откуда челнок должен был



▲ Ан-225 «Мрия»

доставляться обратно на Байконур), в центре пристального внимания разработчиков оказалась авиация. Приоритетным направлением явилось использование специального самолета. На тот момент ОКБ, возглавляемое О.К.Антоновым, уже имело прогрессивный опыт создания больших транспортных самолетов («Антей» и «Руслан»). Поэтому Министерство авиапрома поручило О.К.Антонову приступить к разработке проекта нового самолета, специально предназначенного для перевозки блоков космических систем.

В то же время Генеральный конструктор космического корабля Г.Е.Лозинский вынашивал идею дальнейшего развития транспортной системы, предполагающую использовать самолет не только в качестве перевозчика, но и как стартовую площадку для космического корабля с топливным баком общей массой 170 тонн, как бы летающий космодром для старта «со спины» на орбиту.

Масштабность и грандиозность такой идеи не смутила О.К.Антонова и его соратников. Начав в середине 1983 года разрабатывать первые эскизы нового самолета, к середине 1984 года антоновцы уже сформировали его облик, как говорится, в первом чтении. А окончательную точку в концепции нового самолета поставили еще через два года, уже под руководством П.В.Балабуева, возглавившего ОКБ в 1984 году.

Можно сказать, что рабочее проектирование, а затем и постройка самолета были выполнены в небывало короткие сроки. Это объясняется не только тем, что новый самолет создавался на базе предшественника, обеспечивая большую преемственность с максимальным использованием существующих компонентов Ан-124, но и огромным опытом коллектива, создавшего многочисленное семейство транспортных самолетов и находящегося на пике творческого подъема.

Уровень кооперации при создании самолета между предприятиями-разработчиками (которых оказалось более сотни) был уже отработан при сборках «Русланов», поэтому сбой в поставке комплектующих агрегатов, систем, оборудования свелся к минимуму.



▲ Ан-225 в сборочном цеху



Для летного состава объем работ на исследовательском пилотажном стенде тоже был намного меньшим, чем при подготовке к первому полету «Руслана». Поэтому много летчиков не привлекалось. В основном все работы по исследованию отказных ситуаций на модели самолета были выполнены А.В.Галуненко и С.А.Горбиком.

Согласование в МАП кандидатур на назначение ведущего летчика-испытателя и ведущего инженера уже не требовалось — в эпоху перестройки это право стало привилегией Генерального конструктора. С кандидатурой ведущего инженера П.В.Балабуев определился на начальных этапах работы, поручив Михаилу Харченко выполнять эти обязанности еще до подписания приказа о назначении экипажа. Решение же о выборе ведущего летчика-испытателя принял достаточно поздно — за полгода до первого полета. Этому предшествовали многочисленные консультации с различными специалистами: летчиками, инженерами, конструкторами. Разумеется, что в ОКБ было немало желающих стать ведущим летчиком-испытателем самого большого в мире самолета. Но и требования к кандидатуре были очень высокими, так как степень сложности задуманного полета переоценить невозможно. К середине лета 1988 года Петр Васильевич пригласил к себе Александра Галуненко, предложив ему возглавить экипаж Ан-225 для проведения летных испытаний. Кроме того, задача формирования экипажа была тут же возложена на его командира с условием согласования подобранных кандидатур с Генеральным конструктором.

Александр Васильевич считает, что, скорее всего, заслужил это высокое доверие благодаря наличию достаточного опыта проведения испытаний тяжелых самолетов, глубоких знаний самолетных систем и оборудования «Руслана», послужившего прототипом Ан-225. Не могли не сыграть существенной роли значительный послужной список Галуненко, включающий достаточно сложные программы летных испытаний на опытных самолетах Ан-28, Ан-72, Ан-74, Ан-32, и те факты, что в качестве второго летчика-испытателя он выполнил первый полет первого экземпляра опытного самолета Ан-124, командиром выполнил первый полет второго экземпляра опытного самолета Ан-124, провел программу летных испытаний, а также первый полет первого серийного самолета Ан-124 в Ульяновске с выполнением всех сдаточных испытательных полетов.

Подбор кадров для формирования такого ответственного экипажа оказался не самой простой задачей и тоже потребовал скрупулезного анализа и размышлений. В итоге, Александр Васильевич предложил на рассмотрение Генерального конструктора достаточно сильную и опытную команду. При выборе второго летчика-испытателя Галуненко остановился на кандидатуре Сергея Горбика — исключительно порядочного человека с большим опытом проведения летных испытаний (в том числе — совместных с Александром Васильевичем), которому очень доверял, уважая и находясь с ним в отличных отношениях. Тем более, что на тот момент они уже много часов провели, «летая» вместе на пилотажном стенде Ан-225 для отработки системы управления самолетом и различных отказных ситуаций. На место штурмана-испытателя был предложен



Сергей Нечаев: в то время молодой, но исключительно способный специалист. В качестве бортиженера по авиационному оборудованию — Владимир Гусар, бортрадиста — Вячеслав Белоусов: оба — отлично знающие свое дело профессионалы с самыми позитивными характеристиками. Очень важным для судьбы самолета и для экипажа в целом стало присутствие в команде на ответственной должности старшего бортиженера Александра Шулещенко — высококлассного специалиста, имеющего огромный опыт летной эксплуатации аналогичных самолетных систем и двигателей на «Руслане» (начиная с его первого полета), и не единожды грамотно выходившего из сложных ситуаций.

Петр Васильевич одобрил все предложенные кандидатуры и подписал соответствующий приказ.

Позиция Генерального конструктора дать право подбора экипажа командиру, ведущему летчику-испытателю, оказалась правильной. Традиция прошлых лет, когда в подборе членов экипажа участвовали руководители всех рангов, не всегда приводила к положительному результату. Были случаи в летной практике, когда такой подбор приводил к психологической несовместимости высококлассных специалистов.

Реализованный Балабуевым (не только в этом случае, но и в дальнейшей работе над новыми самолетами) подход доверия ведущему летчику в подборе членов экипажа оказался более демократичным (в духе времени), а при этом — значительно повышал роль командира экипажа.



▲ Момент, когда П.В.Балабуев именует новый самолет: «Мечта — это бесконечность человеческой мысли...»



К осени постройка самолета была закончена. 30 ноября 1988 года в торжественной обстановке многотысячный коллектив увидел выкатку из сборочного цеха белоснежного исполина с надписью «Мрія» на борту. Имя самолету дал лично Генеральный конструктор П.В.Балабуев, объясняя свой выбор таким образом: «Мечта — это бесконечность человеческой мысли и желания. Мечта ведет нас вперед и никогда не исчезнет, пока жив человек на планете. И если родился самолет на украинской земле, пусть несет на своем борту слово из ее языка — «Мрія»».

Коллектив летно-испытательной и доводочной базы (ЛИДБ) принял самолет от производственников. В тот же день, несмотря на торжественность события, не теряя времени, началась наземная отработка самолетных систем и оборудования.

Значительная тождественность Ан-225 уже прошедшему летные испытания «Руслану», конструктивная преемственность большинства узлов и агрегатов, идентичность многих элементов бортовых систем и оборудования положительно сказалась на сроках наземной отработки бортовых систем нового самолета. Уже 3 и 4 декабря «Мрия» совершила первые самостоятельные шаги на заводском аэродроме: рулежки, развороты и пробежки (вплоть до скорости 200 км/ч с подъемом передних опор шасси). Больших проблем, связанных с работоспособностью бортовых систем и оборудования, не возникло. Характеристики управляемости самолета во время пробежек были приемлемые. Такие позитивные результаты позволили назначить для первого полета довольно близкую дату — 20 декабря.

Однако в тот день погодные условия не позволили поднять «Мрию» в небо. Спустя сутки погода тоже не радовала: низкая облачность, встречно-боковой ветер, приносящий заряды снега. Не смотря ни на что, практически все работники ОКБ и многочисленные представители предприятий-создателей с нетерпением ждали исторического события — первого взлета Ан-225.

Выполнив контрольную пробежку по ВПП с подъемом передних опор шасси и вернувшись к месту старта, командир экипажа А.В.Галуненко вышел из самолета, чтобы доложить Генеральному конструктору и Первому секретарю ЦК КПУ В.В.Щербицкому о готовности самолета и экипажа к первому полету. Получив разрешение, экипаж приступил к подготовке взлета. Прогрев двигателей, получение разрешения на взлет у руководителя полетов... И вот — самолет медленно трогается с места.

Я думаю, что все, присутствовавшие на летном поле, замерли от восторга, когда «Мрия», пробежав менее 1000 метров, легко оторвалась от земли и ушла в пасмурное зимнее небо.

Александр Васильевич продолжает свой рассказ достаточно бесстрастно: «В первом полете для определения характеристик самолета в различных конфигурациях заданием предусматривалась продолжительность 3 часа. Но из-за постепенного ухудшения погодных условий задание было сокращено, и я принял



решение, проверив только взлетно-посадочную конфигурацию, идти на посадку. Длительность полета составила 1 час 14 минут. Полет выявил соответствие реальных характеристик Ан-225 расчетным, и поведение самолета в воздухе было идентичным смоделированному ранее на пилотажном стенде». Вот так вот! Конечно, прошу рассказать побольше об испытанных им тогда чувствах и ощущениях.

Александр Васильевич отвечает задумчиво: «Осталось в памяти одно — это чувство высочайшей ответственности перед создателями и присутствующими на аэродроме за правильность и четкость выполнения полетного задания. Эмоции в такие минуты уходят далеко на задний план. Но и без них, конечно, не обошлось, только уже после выполнения посадки. Остаться равнодушным к полету этого исполина невозможно ни тем, кто смотрит снаружи, ни тем, кто находится внутри. Естественно — это радость за отличное выполнение задания, гордость и восхищение за наших инженеров, конструкторов, ученых, сумевших создать такой чудо-самолет».

Так состоялся первый полет и первый шаг в небо удивительного самолета-гиганта. А всего в судьбе «Мрии» было три первых взлета, значимых для ее истории.

Благодаря уже отмеченным особенностям конструктивной преемственности потребное количество испытательных полетов удалось значительно сократить.



▲ Встреча экипажа после первого полета: Генеральный конструктор П.В.Балабуев результатом явно доволен



Кроме того, малое число отказов самолетных систем, оборудования, двигателей позволило программу испытаний выполнять бесперебойно и интенсивно.

Практика ввода в строй новых антоновских самолетов никогда не предполагала привлечения к ним повышенного внимания общественности. Наоборот — этот процесс большей частью происходил под грифом секретности. Данный случай стал прецедентом исключения из правил. Верхний эшелон власти решил реальное воплощение научно-технического прогресса нашей страны — уникальный самолет, не имеющий аналогов в мире, с гордостью продемонстрировать международному сообществу. Поэтому 1 февраля 1989 года «Мрию» презентовали советским и зарубежным журналистам в киевском аэропорту Борисполь, а 19 февраля, там же, с ней ознакомили первого руководителя страны М.С.Горбачева (именно об этом визите Генерального секретаря и реализации плана П.В.Балабуева по спасению предприятия идет речь в главе 18 «Ан-124. «Руслан»).

Следующим доказательством исключительности нового советского самолета стало официальное установление им мировых рекордов. 22 марта экипаж под командованием А.В.Галуненко установил на «Мрии» 110 мировых авиационных рекордов в одном полете. Позже это уникальное достижение нашло свое отображение в Книге рекордов Гиннеса, куда были занесены имена «Мрии» и командира ее экипажа Александра Галуненко.

Вскоре, через четыре с половиной месяца, 13 мая 1989 года Ан-225 снова выполняет первый полет. Теперь это — первый шаг в реализации своего непосредственного предназначения: транспортировки многозарядного космического комплекса «Буран» на внешней подвеске.

Прилетев на аэродром Юбилейный космодрома Байконур, «Мрия» доверчиво



▲ Как написала об А.Галуненко одна известная газета: «Рожден, чтоб «Мрию» сделать былью»



подставила свою спину под специальный подъемный кран, держащий в своих фермах космический челнок. После стыковочных работ два уникальных летательных аппарата слились воедино. И грациозный облик большекрылой птицы преобразился до неузнаваемости. Казалось, что 90-тонный груз основательно прижал ее к земле, ограничив способность летания.

Сначала были выполнены первые руления и пробежки этой транспортной системы по ВПП, включая движение с поднятием передних опор шасси. Самолет продемонстрировал достаточную устойчивость и управляемость.

После чего командир доложил о полученных результатах и готовности самолета и экипажа к полету методическому совету специалистов МАП. Заседание, которое состоялось тут же, на аэродроме в полевых условиях, коллегиально приняло решение о выполнении первого полета.

Первый взлет и дальнейший полет со своей полезной нагрузкой на всех этапах полета при выполнении испытательных режимов, сопровождался двумя самолетами (Ан-74 и Л-39) для получения полномасштабной информации и фиксации поведения «Мрии» на видео- и фотокамеры. Полученные фото-видеоматериалы были использованы многими СМИ мира, став поистине уникальными и историческими.

Специалисты, изучив материалы первого полета, убедились в полном совпадении реального поведения самолета смоделированному ранее. Подтверди-



▲ Первое интервью после посадки «Мрии» с «Бураном»



лись расчетные данные конструкторов и инженеров и результаты исследований, полученные летчиками на пилотажном стенде.

В течение ближайшей недели была выполнена вся программа основных испытаний, связанная с определением степени влияния «Бурана» на характеристики устойчивости и управляемости, прочности, летно-технические характеристики небесного тяжеловоза.

Руководители КБ, конструкторы, испытатели считали первый полет «Мрии» с «Бураном» и испытания их в связке не менее сложными, чем первый взлет с заводского аэродрома. После завершения цикла испытаний и перелета этой экзотической пары в Киев, для «Мрии» наступила новая страница в ее необычной судьбе.

В Киев прилетели в солнечный майский день. Самолет перед заходом на посадку на аэродром Гостомель пролетел над городом, дав возможность тысячам киевлян и гостей столицы созерцать этот необычный тандем. В течение следующих трех дней после посадки самолета аэродром Гостомель стал местом паломничества огромного количества энтузиастов и любителей авиации, вышедших руководителей республики, авиастроителей, участвовавших в создании самолета со всех предприятий и многих других, интересующихся достижениями авиационно-космической промышленности. Затем наступил час «особых смотрин» — пара отправилась в Московский аэропорт Внуково для показа членам



▲ Экипаж Ан-225, Байконур, первый полет с «Бураном» выполнен успешно



Политбюро ЦК КПСС и Правительства СССР. Часовой показ завершился вопросами и ответами, после чего «Мрия» отвезла свой груз обратно в Киев.

7 июня 1989 года, взлетев из аэропорта Борисполь, «Мрия» с «Бураном» взяла курс на Париж (Ле Бурже), чтобы показать достижения страны на 38-м Международном авиационно-космическом салоне. Естественно, с первых же минут прибытия, этот тандем оказался в эпицентре внимания и мгновенно стал мировой сенсацией.

Еще при их входе в воздушную зону Парижа наземная служба управления воздушным движением, вопреки существующим правилам, попросила командира экипажа перед заходом на посадку в порядке исключения выполнить пролет над центром города на высоте 300-400 метров недалеко от Эйфелевой башни. Так как прекрасная солнечная погода позволяла безопасно выполнить этот величественный пролет над столицей Франции, командир экипажа, взяв на себя ответственность, просьбу выполнил, чем подарил обитателям французской столицы возможность увидеть уникальное зрелище летящих в необычном единении гигантов.



▲ Экипаж «Мрии» с коллегами из Жуковского: М.Толбоев, И.Волк, В.Студнев, В.Шляхов, А.Галуненко, В.Архипенко, В.Заболотский, А.Гарнаев, Э.Чельцов, А.Квочур



Начиная с момента посадки и до конца работы выставки, «Мрия» с «Бураном» стали наиболее популярными объектами для основной массы посетителей. На них шли смотреть сотни тысяч представителей всех уголков планеты. В книге отзывов, которая находилась на борту самолета, сделаны тысячи восторженных записей: «Сердце переполнено гордостью за мощь человеческого разума при виде этой фантастической машины», «Техника — чудо, на грани того, что можно представить себе в наше стремительное время!», «Самолет огромный, как ваша Советская страна», «Спасибо...».

Находясь в Ле Бурже, Генеральный конструктор получил предложение от чехословацкого правительства на обратном пути в Киев сделать промежуточную техническую посадку Ан-225 в Праге для 2-3-х часового показа чехословацким авиационным специалистам и руководителям страны. Петр Васильевич согласился. Естественно, что и чехословацкая столица также рукоплескала грандиозному зрелищу, оставляя самые восторженные оценки и отзывы.

Возвращение на родину Украину не принесло экипажу и самолету возможности отдохнуть. Уже на следующий день они участвовали в показе военной авиационной техники Минобороны СССР на подмосковном военном аэродроме Кубинка. Гордость и восторг за нашу авиационно-космическую промышленность можно было увидеть в глазах генералов и офицеров высшего командного состава Советского Союза.

На этом период будоражащих воображение совместных полетов «Мрии» с «Бураном» завершился. Вскоре из Киева пара отправилась на Байконур, где была «разлучена»: «Буран» аккуратно сняли и отправили в сборочный корпус космодрома.



▲ Демонстрационный полет Ан-225 с «Бураном» в Ле Бурже



А «Мрия», вздохнув посвободнее, продолжила свое триумфальное турне налегке. В течение года, чередуя испытания с полетами для выполнения представительских миссий, Ан-225 блеснул на самых престижных авиационных выставках и салонах звездой первой величины, обошел обложки всех без исключения авиационных изданий, покрасовался в ведущих СМИ самых разных стран. Это был поистине беспрецедентный пик славы самолета и его создателей. Премьер-министр Канады, увидев полет Ан-225 на авиационной выставке в Аботсфорде (близ Ванкувера) сказал, что «советские авиаторы, прилетевшие в Канаду, подарили нам праздник».

В 1990 году самолет участвует в аэрокосмическом салоне в английском Фарнборо и двух американских авиационных выставках в Оклахоме и Сиэтле. Фурор, который произвела «Мрия», трудно даже описать словами. Как к восьмому чуду света к трапу Ан-225 тянулись многочисленные желающие подняться внутрь, прикоснуться, сфотографироваться... Пожалуй, большинство американцев впервые в жизни узнали и такой прецедент, как стояние в многочасовой очереди. Да и представители многих стран мира — гости авиасалона, также считавшие своим долгом соприкоснуться с «мечтой».

Экипаж, постоянно находившийся на борту своего самолета, в Оклахоме, например, больше всего удивился настойчивой уверенности большинства по-



▲ Космонавтам Александру Волкову и Жану Лу Кретьену общаться с украинским испытателем явно нравится. Париж, авиасалон.



сетителей в том, что такой огромный самолет мог быть создан только их американской фирмой «Боинг». Украинские авиаторы без устали объясняли каждому заблуждающемуся, что самолет создан фирмой «Антонов», расположенной в столице Украины, городе Киеве. Что приводило американских гостей в еще большее замешательство — мало кто знал о существовании такой страны и не представлял себе, где она находится. Экипажу пришлось даже в просветительских целях раздобыть карту мира, ярко обвести на ней фломастером Украину, отметив столицу, и вывесить ее в салоне своего самолета. Чтобы декламировать в стиле Маяковского: «Смотрите! Завидуйте!»...

А во время пребывания в Сिएтле — так сказать, родине «Боинга», экипаж «Мрии» особенно порадовался реагированию своих конкурентов. Тысячи работников самолетостроительной фирмы «Боинг» проявили потрясающий интерес к украинскому самолету, оставив в книге отзывов большое количество восторженных записей. Вот одна из них: «Мы делаем самые большие пассажирские самолеты в мире, но мы кланяемся «Антонову-225».

«Мрия» вызывала восхищение, удивление и глубокое преклонение перед ее создателями везде, где появлялась. Ей рукоплескали американские города Хартворд, Нью-арк, Филадельфия, Колумбус, Лас Вегас, канадские — Квебек, Эдмонтон, Гандер. После чего — Дубаи, Сингапур, Шарджа и другие населенные пункты различных стран мира.

Между зарубежными полетами продолжались и летные испытания, однако их темпы и объем значительно уменьшились.

За весь прошедший период на испытаниях, перелетах и демполетах самолет выполнил около 340 полетов с общим налетом более 670 часов. Ан-225 и его многочисленные системы во всех полетах показали высокую надежность и безотказность своей работы. Незначительное количество отказов самолетных систем, не влияющих на безопасность полетов в целом, не испортило имиджа надежного самолета.

Лишь один неприятный инцидент не только имел место, но и, волею случая, оказался в поле зрения американских СМИ из-за присутствия в тот момент на борту самолета официальных представителей США. В ноябре 1991 года «Мрия» перевозила из США (Нью-арк) в Украину гуманитарный груз, который сопровождали четверо американцев. После взлета из промежуточного аэропорта Шеннон и набора заданной высоты полета, экипаж по приборам обнаружил уход гидрожидкости из второй гидросистемы (ГС). При четырех независимо работающих ГС отсутствие давления в одной из них является отказом такой степени сложности, которая не обязывает экипаж изменять план полета. Поэтому командир продолжил полет по маршруту. Однако, оказалось, что после потери жидкости из отказавшей ГС №2, началась утечка еще и из ГС №3. А отказ в полете одновременно двух ГС — это уже серьезная проблема! В такой ситуации становятся невозможными выпуск шасси и торможение колес. Командир принимает решение выпустить шасси на эшелоне (естественно предварительно выпустив закрылки), пока это обеспечивалось убывающей жидкостью. Продолжая полет с выпущенными шасси, надо было попытаться сохранить остатки жидкости, дающие шанс обеспечения торможения колес после посадки. Для этого отключили насосы в гидросистеме, рассчитывая, что без давления, самотеком, жидкость будет вытекать менее интенсивно и к моменту приземления какое-то ее количество останется. Естественно, что в такой конфигурации, с выпущенными закрылками и шасси, самолет не мог удержаться на эшелоне, а тем более — долететь до Украины. Поэтому было принято решение выполнить посадку в ближайшем



▲ Полет «Мрии» не оставляет равнодушных!



борт самолета официальных представителей США. В ноябре 1991 года «Мрия» перевозила из США (Нью-арк) в Украину гуманитарный груз, который сопровождали четверо американцев. После взлета из промежуточного аэропорта Шеннон и набора заданной высоты полета, экипаж по приборам обнаружил уход гидрожидкости из второй гидросистемы (ГС). При четырех независимо работающих ГС отсутствие давления в одной из них является отказом такой степени сложности, которая не обязывает экипаж изменять план полета. Поэтому командир продолжил полет по маршруту. Однако, оказалось, что после потери жидкости из отказавшей ГС №2, началась утечка еще и из ГС №3. А отказ в полете одновременно двух ГС — это уже серьезная проблема! В такой ситуации становятся невозможными выпуск шасси и торможение колес. Командир принимает решение выпустить шасси на эшелоне (естественно предварительно выпустив закрылки), пока это обеспечивалось убывающей жидкостью. Продолжая полет с выпущенными шасси, надо было попытаться сохранить остатки жидкости, дающие шанс обеспечения торможения колес после посадки. Для этого отключили насосы в гидросистеме, рассчитывая, что без давления, самотеком, жидкость будет вытекать менее интенсивно и к моменту приземления какое-то ее количество останется. Естественно, что в такой конфигурации, с выпущенными закрылками и шасси, самолет не мог удержаться на эшелоне, а тем более — долететь до Украины. Поэтому было принято решение выполнить посадку в ближайшем



▲ Командир экипажа Ан-225 доволен безопасной посадкой в Праге



аэропорту Прага, доложив им об аварийной ситуации. Земля, освободив воздушное пространство и ВПП от других самолетов, предложила немедленную посадку, присвоив ей категорию «аварийной». После касания колес о ВПП было включено нагнетание гидрожидкости, которой хватило как раз на одно нажатие тормозных педалей и остановки самолета в пределах ВПП. Вдоль полосы приземления уже стояли в полной боевой готовности около десятка пожарных машин и еще больше санитарных.

Александр Васильевич вспоминает, что американские сопровождающие, узнав, что они не в Киеве а в Праге, а самолет только что совершил аварийную посадку, были шокированы.

Инженерная бригада по эксплуатации Ан-225, находящаяся на борту самолета, быстро обнаружила причину серьезного инцидента. Произошло разрушение трубы гидрожидкости во второй ГС, что еще и наложило на ранее необнаруженный отказ крана, объединяющего вторую и третью гидросистемы. После устранения неисправностей самолет благополучно доставил гуманитарный груз в Киев.

К сожалению, общественно-политические преобразования в стране, начавшиеся в тот период (1991 год — подписание Беловежского соглашения, предопределившего распад Советского Союза), на судьбу «Мрии» повлияли самым негативным образом. Закрывается программа «Энергия-Буран» и интерес «верхов» к самому большому в мире самолету резко поворачивает на 180°. Главные задачи, для решения которых она создавалась, исчезли с остановкой грандиозного космического проекта. Осталась невыполненной программа летных испытаний, предусматривающая полеты с десятью различными космическими грузами на внешней подвеске.

Нужно отметить, что параллельно с Госиспытаниями шел процесс гражданской сертификации самолета. Большое число выполненных полетов пошло в зачет и по этой программе, а многие полеты были сделаны специально. Однако финансирование испытаний прекратилось в тот момент, когда до завершения сертификации оставалось выполнить не более 15-20 полетов. Самолет, потрясший весь мир, застыл на приколе гостомельского аэродрома. Как памятник собственной славе и склад запасных частей для «Русланов» он простоял на «вынужденном отдыхе» целых семь лет.

Все эти годы его талантливые создатели ни на минуту не забывали о своем детище. Антоновцы не теряли оптимизма и напряженно работали над возможными вариантами применения «Мрии». Идеи эксплуатации суперсамолета поступали одна интереснее другой, но источники финансирования не забили ключом ни под одну из них. «Хотол», «Макс», «Орленок», «Свитязь» и другие экзотические проекты так и остались существовать только на бумаге. Хотя каждый из них был уникальным и содержал свое рациональное зерно.

Так, например, проект «Хотол», представляющий собой международную авиационно-космическую систему для исследований околоземного простран-



ства, был презентован еще в 1991 году в штаб-квартире Европейского космического агентства в Париже. Разработчики данной программы предлагали использовать Ан-225 для выполнения подвижного самолетного старта 250-тонного многоразового космического аппарата «Хотол», разрабатываемого английской компанией «Бритиш Аэроспейс». Создатели «Мрии» предусмотрели в конструкции своего чудо-самолета такую возможность, а англичане сочли целесообразным ее использовать. Значительный объем расчетно-конструкторских и исследовательских работ по компоновке такой мобильной авиационно-космической системы на базе Ан-225, проведенный группой международных специалистов, подтвердил достоверность их предположений. Воздушный старт «со спины» «Мрии» значительно снижал бы стоимость выведения полезной нагрузки на орбиту по сравнению с уже существующими вариантами. Но проект не состоялся из-за отсутствия государственного финансирования и неуверенности частных инвесторов в быстром возврате денег.

Очень интересным был проект модернизации «Мрии» в суперлайнер для перевозки пассажиров с высокой степенью комфортности. В трехпалубном фюзеляже предлагалось разместить спальные купе, магазин, ресторан, казино.

«Мрию» предлагали использовать как компонент международной авиационно-морской спасательной системы, для доставки на своей «спине» к терпящему бедствие судну экраноплана «Орленок». В нужной точке воздушного пространства «Орленок» стартовал бы с Ан-225, приводнялся, принимал на борт пострадавших, после чего следовал в ближайший порт.

Все эти и еще целый ряд подобных предложений, к сожалению, так и не нашли своего «покупателя».

А спрос на банальную перевозку сверхтяжелых уникальных грузов регулярно возникал то в одной, то в другой точке мира... Так как в условиях рыночной экономики именно спрос определяет предложение, Генеральный конструктор принимает решение о восстановлении и модернизации Ан-225 в полноценный коммерческий самолет для выполнения подобных заказов. Все расходы на реализацию этого процесса взяли на себя АНТК им.О.К.Антонова и ОАО «Мотор Сич».

Необходимый объем работ завершили к апрелю 2001 года. Самолет вновь приступил к наземным испытаниям.

И вот наступил долгожданный первый взлет возрожденной «Мрии». Третий по счету, ставший вторым Днем рождения. 7 мая 2001 года выглядело, пожалуй, как «дежа вю» огромного масштаба. Как и двенадцать лет назад, под командованием Александра Галуненко, «старые» члены экипажа Сергей Нечаев, Александр Шулещенко, с новыми — вторым летчиком-испытателем Анатолием Моисеевым, бортинженером Сергеем Жовниром и бортрадистом Александром Яськовым, в присутствии массы зрителей и официальных лиц, подняли в воздух белоснежного исполина с надписью «Мрія» на борту и совершили запланиро-



ванный 15-ти минутный полет. Создатели самолета ликовали, что огромный труд, вложенный в эту машину, не пропал даром. Мечта вновь становится реальностью, чтобы принести пользу своей стране и ее авиации.

Потом были выполнены за короткое время, как на одном дыхании, 20 испытательных полетов, необходимых для сертификации. Надежность самолета была доказана, сертификационная программа завершена. Наконец-то была поставлена точка в затянувшейся эпопее испытаний этого супергиганта.

В это же время в аэропорту Борисполь завершилась реконструкция взлетно-посадочной полосы в соответствии с международными требованиями. 26 мая 2001 года на торжествах по случаю открытия новой ВПП право первенства в ее освоении, конечно, предоставили легендарной «Мрии». На глазах у тысяч собравшихся, Президента Украины Леонида Кучмы, председателя Межгосударственного авиационного комитета Татьяны Анодиной и представителей 37 авиационных администраций стран Европы, Ан-225 в сопровождении «мень-



▲ 2001 год, доклад командира экипажа Генеральному конструктору о выполнении полета на Ан-225



шего брата» «Руслана», сделал круг над аэродромом и первым приземлился на сдаваемый в эксплуатацию объект. В рамках этого торжества «Мрия» получила от главы Межгосударственного авиационного комитета долгожданную «путевку в жизнь» — сертификат типа, обретая с этого момента право на выполнение коммерческих рейсов по всему миру.

И опять экипаж отправился в «завоевательный поход». В мире авиации путь к заказчикам лежит через авиасалоны и публичные демонстрационные полеты. Так совпало, что первым пунктом назначения снова стал Ле Бурже. В 2001 году здесь проходил 44-й Международный авиационно-космический салон. Как и двенадцать лет назад служба управления воздушным движением попросила командира экипажа перед заходом на посадку сделать проход над центром Парижа. Александр Васильевич считает, что вряд ли какой-либо другой самолет мира удостоивался такой чести. Тем более — дважды! Конечно, просьба была удовлетворена, и Париж опять получил возможность восхищенно ахнуть под крылом украинского воздушного гиганта, который, естественно, уверенно захватил лидирующие позиции авиасалона. Поток желающих посетить Ан-225 превосходил по численности тех, кто отправился ко всем другим самолетам, вместе взятым.

А сразу после Парижа, по заданию Генерального конструктора, экипаж закрепил успех своей всемирной рекламной кампании. Загрузив пять тяжелых



▲ 2001 год. Борисполь. Президент Л.Д.Кучма ознакомился с модернизированной «Мрией»



▲ Экипаж Ан-225 после установления 124 мировых авиационных рекордов (слева направо) А.Яськов, А.Моисеев, М.Харченко, А.Галуненко, А.Стрельникова, С.Нечаев, А.Шулещенко, Ю.Пахомов, С.Жовнир, С.Рыбченко

танков общим весом 253 тонны, экипаж, возглавляемый Александром Галуненко, на самолете Ан-225 установил 124 мировых авиационных рекорда в одном полете. Так случилось, что триумфальная для антоновцев дата выполнения рекордного полета совпала с одним из самых трагических для Америки событий, так же непосредственно связанных с авиацией — 11 сентября 2001 года.

Вот такая удивительная судьба уникального самолета. Ярko заявив о своем возвращении в мировое воздушное пространство, «Мрия» достигла поставленных целей — не только сорвала шквал аплодисментов, но и открыла счет коммерческим заказам на свои непревзойденные услуги. Началась ее успешная трудовая деятельность на рынке авиаперевозок сверхтяжелых крупногабаритных грузов.

Глава 20.

Восставший из пепла

Одной из наиболее ярких страниц отечественного самолетостроения явился самолет Ан-12. Созданный удивительно своевременно и удачно, простой в освоении и неприхотливый в эксплуатации, он принес мировую славу и признание не только своему Генеральному конструктору О.К.Антонову, но и всему советскому авиапрому. Специалисты отмечают, что с момента создания и на долгие годы он считался основным транспортным самолетом планеты наряду с С-130 фирмы «Локхид».

Но время неумолимо несетя вперед, а совершенствование вооруженных сил во всех странах мира стремится его опередить. К началу 1970-х годов сухопутные войска начали переоснащаться новой, более тяжелой техникой, что, в свою очередь, требовало увеличения грузоподъемности самолета, выполняющего задачи по ее транспортировке, и непременно его оборудования герметизированной грузовой кабиной. Ан-12, много лет прослуживший основным грузовиком военно-воздушных сил не только нашей страны, но и многих армий мира, уже не удовлетворял требованиям военных, обусловленных возрастанием веса и размеров перевозимого.

Многочисленные попытки конструкторов удовлетворить требования военного заказчика предложениями вариантов модернизации конструкции хорошо зарекомендовавшего себя Ан-12 путем увеличения грузовой кабины, тяги двигателей, оборонительного вооружения не были позитивно восприняты.

Вооруженные силы Советского Союза требовали военно-транспортный самолет нового типа, предназначенный для замены Ан-12, разработав соответствующее техническое задание (ТЗ). За дело взялись ведущие самолетостроители страны. ОКБ О.К.Антонова сначала представило на рассмотрение проект самолета Ан-40, затем — еще и Ан-60. Но заказчик отдал предпочтение разработке ОКБ С.В.Ильюшина.

В результате мир получил замечательный самолет Ил-76. Однако его дальнейшая эксплуатация показала, что созданный ильюшинцами транспортник не смог полноценно взять на себя те задачи, которые выполнял неприхотливый в эксплуатации Ан-12. Военным требовалось новое альтернативное решение: самолет с вместимостью грузовой кабины как у Ил-76 и взлетно-посадочными характеристиками как у Ан-12. Поэтому заказчик сформулировал новое техническое задание, в соответствии с которым создаваемый крылатый грузоперевозчик должен был обладать целым рядом уникальных возможностей: уметь действовать с коротких, плохо подготовленных грунтовых полос, маневрировать



на малых аэродромах (в том числе и задним ходом), перевозить практически всю номенклатуру подвижной техники сухопутных войск, после взлета быстро набирать высоту, перед посадкой быстро снижаться, при этом крейсерская скорость и дальность полета должны быть соизмеримы с самолетом Ил-76.

Чтобы реализовать такое широкопрофильное техническое задание, конструкторы ОКБ Антонова пошли по пути внедрения принципиально новых, нетрадиционных технических решений, ранее не практиковавшихся при создании военно-транспортных самолетов. Новаторскими подходами стали: винтовентиляторные силовые установки (позволившие выполнить многие требования ТЗ, в том числе — по скорости и экономичности), внедрение нового крыла с мощной механизацией (обеспечивающее выдающиеся взлетно-посадочные характеристики), использование нового бортового радиоэлектронного оборудования (БРЭО) и значительное расширение грузовой кабины.

Естественно, что создание будущего самолета на пике достижений научно-технического прогресса, опережающего лучшие существующие аналоги по большинству показателей, потребовало и нового подхода при создании облика кабины экипажа, способа и вида отображаемой полетной информации, органов управления самолетом и его системами. Генеральный конструктор О.К.Антонов принимает решение привлечь к работе над кабиной нового самолета летчиков-испытателей ОКБ, в том числе — Александра Галуненко, Сергея Горбика, Сергея Максимова. Перед ними поставили задачу: на основании скрупулезного анализа кабин уже летающих отечественных и зарубежных самолетов, а по возможности — и тех, которые находились в стадии разработки, вынести рекомендации о наиболее оптимальных передовых способах представления экипажу информации и степени насыщенности кабины органами управления самолетными системами и оборудованием.

Как вспоминает тогда начинающий самолетостроитель, а ныне — первый заместитель Генерального конструктора КБ Антонова к.т.н. **Рудюк Григорий Иванович**: «Этап в самолетостроении тогда был, можно сказать, переломный —



▲ Ан-70



переход от аналоговой техники к цифровой, от электромеханических индикаторов к электронным. И вот, исходя из этих мировых тенденций научно-технического прогресса, на нашем предприятии Ан-70 должен был стать первым самолетом, кабина которого оснащалась электронными системами управления. В вопросах работы с новинками кабинного оборудования опыта не было не только у нас, разработчиков, но и у летчиков. Поэтому Олег Константинович тогда командировал лучших из лучших представителей летного состава — тех, кто обладал не только опытом, но и богатыми инженерно-техническими знаниями, особой интуицией (в том числе и Галуненко) в конструкторское подразделение для совместной работы над программой функционирования.

Если раньше в кабине экипажа находились десятки приборов, каждый из которых показывал свое значение, то перед нами встала задача заменить их индикаторами, размещаемыми на приборной доске, на которые надо было вывести информацию, необходимую для пилота. Для работы над данным проектом к нам приезжали также и лучшие летчики России (в т.ч. Игорь Волк), представители заказчика, специалисты института космической медицины, военные асы из строевых частей, лучшие умы летных центров и так далее. Работа велась очень-очень кропотливая и широкомасштабная. Создали макет кабины экипажа, в котором отрабатывали полетные задания, изучали особенности взаимодействия, все нюансы.

Действующий летчик-испытатель Галуненко, конечно, не мог посвятить нам все свое время и внимание. Он тогда испытывал Ан-124, готовился к подъему «Мрии», работал в очень насыщенном ритме и по объемным программам, но его компетентнейшие консультации для нашей работы имели огромное значение. По посадкам второй, третьей категории, по «слепой» посадке — он был для нас бесспорным авторитетом».

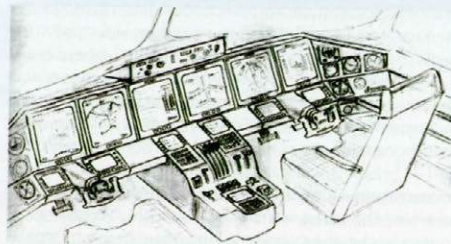
Заместителем главного конструктора по самолету Ан-70 был **Воробьев Николай Митрофанович**, который тоже поделился воспоминаниями о том периоде работы:

— Как заместитель главного по самолету Ан-70, я, конечно, был очень доволен тем плотным сотрудничеством, которое состоялось у меня с Александром Васильевичем Галуненко — тогда еще молодым, но уже известным и авторитетным испытателем. Первой совместной работой стала компоновка кабины экипажа, в которой он участвовал в качестве летчика-эксперта. Это был очень творческий и интересный процесс взаимодействия! За порученную ему совершенно новую разработку он взялся с присущими ему энтузиазмом и ответственностью. Та компоновка, которая в результате была предъявлена на макетной комиссии (в 1989-90 году), получила одобрение и высокую оценку институтов заказчика, и практически в том самом виде кабина существует и до сегодняшнего дня. Я хочу сказать, что идея летного состава (под руководством Галуненко), заложенная тогда в кабину экипажа Ан-70, оказалась настолько удачной, что признается и применяется до сих пор. На тот момент это была принципиально



новая кабина, оборудованная большей частью новинками электроники — многофункциональными цветными дисплеями (вместо устаревших стрелочных приборов). Такое решение реализовалось практически впервые в Советском Союзе, что налагало на разработчиков большую ответственность.

То есть, кропотливая совместная работа конструкторов и летчиков привела к созданию эргономически выдержанной, легко воспринимаемой кабины, удобной для управления самолетом и его системами для всех членов экипажа при различной продолжительности полетов. Применение экранной индикации позволило разгрузить летчиков от информационной перегрузки и при этом — уменьшить размер приборной доски, увеличивая угол обзора внекабинного пространства, столь необходимого для выполнения коротких взлетов и посадки.



▲ Собственноручный эскиз А.Галуненко — так он изобразил и предоставил на обсуждение конструкторам кабину Ан-70 на этапе ее разработки

Генеральный конструктор П.В.Балабуев, выбирая кандидатуру ведущего летчика-испытателя Ан-70, проводил, по своей неизменной традиции, обсуждения и собеседования с ключевыми специалистами АНТК. В мае 1992 года он вызвал к себе на тот момент уже командира летного отряда А.В.Галуненко и в ходе состоявшейся беседы поинтересовался его предложениями по

назначению экипажа. У Александра Васильевича на тот момент уже было сформировано собственное мнение: командир — Сергей Горбик, второй летчик — Сергей Максимов. Петр Васильевич тогда не возразил, своего видения не озвучил, а только объяснил, что вопрос находится в стадии рассмотрения.

13 октября 1992 года коллектив АНТК понес тяжелую утрату — в результате катастрофы самолета Ан-124 погиб весь экипаж, возглавляемый Сергеем Горбиком. Вопрос о составе экипажа на Ан-70 опять обрел свою остроту. Перед окончанием сборки самолета П.В. Балабуев повторно задал его командиру летного отряда. На этот раз А.В.Галуненко рекомендовал назначить командиром Сергея Максимова.

Вскоре Генеральный конструктор предложил Сергею Максимуville возглавить экипаж Ан-70, предоставляя право самостоятельно подобрать остальных членов экипажа (естественно, с последующим утверждением Генеральным).



Я не сдержала любопытства: «Александр Васильевич, а в сложившихся обстоятельствах, являясь опычнее многих других, лично участвуя в создании кабины, не было бы правильнее предложить собственную кандидатуру на испытания такого новаторского самолета? И почему, выбирая другого, Вы назвали именно Максимова?»

Александр Васильевич отвечает как всегда рассудительно и корректно: «У летчиков-испытателей существуют свои негласные правила и традиции. Одна из них: когда поднимал командиром новый опытный самолет, то, даже если имеешь вес и влияние на расстановку кадров, следующий новый благородно уступи другому. Хотя в жизни бывают и отступления от правил, но все летчики-испытатели, также как и ты, мечтают поднять впервые новый самолет. Необходимо уступать дорогу молодым... И еще: свой самолет, который ты уже поднял, нужно довести до финишной прямой. Или, как говорят, до ума.

Поэтому я объективно выбирал из числа своих подчиненных наиболее подготовленного. На тот момент Сергей имел достаточно большой опыт проведения летных испытаний на самолетах Ан-28, Ан-32, Ан-72, Ан-74, Ан-124. И что особенно важно — он практически полностью провел основную цикл испытаний опытного самолета Ан-71, хотя первый вылет командиром на нем выполнил Александр Ткаченко. Да и самолет Ан-70, на мой взгляд, никто другой из летчиков не знал лучше, чем Сергей».

Сборка самолета была завершена к 20 января 1994 года. В этот день произошла выкатка из цеха с торжественным ритуалом передачи Ан-70 на наземные и летные испытания.

Следует отметить, что проект создания самолета Ан-70 был совместным, предусматривая государственное финансирование со стороны стран-участниц в соотношении: Россия — 80%, Украина — 20%. К сожалению, пресловутые общественно-политические преобразования тех лет (распад Советского Союза), негативно отразились и на данном проекте. Потоки средств из государственных бюджетов образовавшихся самостоятельных государств России и Украины оказались практически одинаковыми. Стремящимися к нулю. В таких условиях завершение создания нового самолета оказалось задачей сложной, разрешимой только благодаря настойчивости и любви к своему делу антоновского коллектива и его Генерального конструктора П.В.Балабуева. Однако сроки постройки самолета и темпы проведения наземных испытаний все-таки оставляли желать лучшего.

Такой долгожданный первый полет опытного самолета Ан-70 был выполнен 16 декабря 1994 года экипажем в составе: командир экипажа — Сергей Максимов, второй летчик — Владимир Лысенко, штурман — Владимир Непочах, бортинженер — Павел Скотников, бортрадист — Андрей Кострыкин и ведущий инженер — Михаил Березюк. Радость создателей этого самолета, шагнувшего в будущее, была неимоверной. И каждый, причастный к созданию Ан-70, гордился результатом, достигнутым на их энтузиазме и душевном порыве без полноценной поддержки государств-участников проекта.



Началась обычная летно-испытательная работа. Не было ни спешки, ни установления каких-либо сроков достижения определенных рубежей.

На 10 февраля 1995 года планировался всего лишь четвертый по счету испытательный полет, в котором помимо других режимов предусматривалось сравнение показаний указателей скорости по эталонным показаниям рядом летящего самолета сопровождения Ан-74. И этот полет трагически оказался последним для опытного самолета Ан-70 и его экипажа. В результате случайного столкновения самолета сопровождения Ан-74 с самолетом Ан-70 в воздухе произошло разрушение части вертикального оперения Ан-70, как следствие — разгерметизация четырех независимых гидравлических систем. Самолет, потеряв управление, перешел в отвесное пикирование и столкнулся с землей. Командир экипажа Ан-70 Сергей Максимов, не теряя самообладания, до последнего момента продолжал предпринимать попытки переломить ситуацию и возобновить управление самолетом. Экипаж мужественно пытался помочь командире. К сожалению, катастрофы избежать не удалось...

Как минимум, сожаления вызывают инсинуации, развернутые рядом СМИ, вокруг произошедшей трагедии. Спекуляции, замешанные на крови, не делают чести любому принимающему в них участие. Состоявшиеся попытки бросить тень на самолет, его выдающихся создателей и Межгосударственную российско-украинскую комиссию по расследованию этого летного происшествия, возглавляемую В.Н.Шмаровым (в то время совмещавшем две должности:



▲ Погибший экипаж первого Ан-70. Слева направо: В.Непочатых, А.Кострыкин, С.Максимов, В.Лысенко, М.Березюк, П.Скотников



Вице-премьер министра и Министра обороны Украины), иначе и не назовешь. И настойчивое стремление выдать желаемое за действительное, продиктованное интересами отдельных кругов и лиц, все-таки посеяли смуту в общественном мнении.

Те трагические события в первую очередь доставили боль утраты семьям погибших, друзьям, коллегам по работе, всему коллективу АНТК. Но, кроме того, они нанесли сокрушительный удар и по всей программе создания перспективного военно-транспортного самолета. На привлечение бюджетных средств для создания с нуля нового экземпляра Ан-70 рассчитывать не приходилось, а активы предприятия было для этого абсолютно недостаточно. Коллектив ОКБ был в отчаянии. И в этот момент опять проявились решительность и целеустремленность Генерального конструктора П.В.Балабуева, который принял решение о достройке в летный вариант второго Ан-70, построенного ранее для статических испытаний. Этот ход стал «спасательным кругом» для всего проекта.

Для реализации этой идеи были мобилизованы все резервы коллектива создателей — моральные, творческие, производственные и, естественно, финансовые. Игра стоила свеч: через два года второй экземпляр «семидесятки» был готов к выкатке из цеха и передаче на наземные испытания.

Ведущим инженером по Ан-70 Генеральный конструктор выбрал Анатолия Загуменного — опытного инженера-организатора с большим стажем испытательной работы. Вопрос же назначения ведущего летчика-испытателя в данном случае стоял острее, чем когда бы то ни было ранее. Кроме психологической ситуации, возникшей после катастрофы первого экземпляра, существовала еще одна проблема «человеческого фактора»: старшее поколение испытателей уже не подходило для такого наполненного электроникой самолета, а младшее — еще не было готово...

Александр Васильевич к тому моменту в ОКБ уже не работал. В сентябре 1994 года Генеральный конструктор П.В.Балабуев выдвинул его кандидатуру на должность вице-президента «Международной авиакомпания «Антонов-Аэротрек», входившей в состав Ассоциации государственных авиапредприятий «Укрaviaпро». Как человек, обладающий большим опытом работы в авиационной сфере, А.В.Галуненко должен был помочь президенту, назначенному со стороны, создать авиакомпанию буквально с нуля и организовать ее эффективную летную и коммерческую деятельность. С поставленной задачей Александр Васильевич успешно справился — авиакомпания уверенно вышла на мировой рынок авиационных перевозок.

О положении дел в АНТК в тот период времени продолжает рассказывать заместитель главного конструктора по самолету Ан-70 Воробьев Николай Митрофанович:

— После катастрофы первого экземпляра Ан-70 в АНТК наступил достаточно сложный момент. Мы создавали новый опытный экземпляр «семидесятки», найти на который летчика-испытателя оказалось проблематично.



Самолет потерпел катастрофу, приобретя негативную славу. Тогда возникло много противоречивых версий причин произошедшего, а расследование велось кропотливо и растянулось во времени. Для того, чтобы в тех условиях согласиться поднимать в небо этот самолет, необходимо было иметь особое мужество, присущее далеко не каждому летчику, даже испытателю. Вы же понимаете, что не каждый летчик, слыша версии об изначальной ненадежности самолета как основной причине трагедии, сможет найти в себе силы сесть в командирское кресло дубликата потерпевшего катастрофу экземпляра. Нашлись определенные круги и люди, недоброжелательно настроенные по отношению к нашему предприятию, которые активно проталкивали версии, указывающие как причину крушения не столкновение, а другие ошибки... Летчики, которым тогда предлагалось продолжить трагически прервавшиеся испытания, образно говоря — «отводили глаза в сторону», а фактически — своего согласия на такую работу никто не давал. Я думаю, что руководство АНТК тогда впервые столкнулось с такой щекотливой проблемой. Обычно на право первого подъема самолета находится масса желающих... Только не в случае со вторым Ан-70...

Надо отдать должное Александру Васильевичу: находясь в то время на другой работе (замечу, в финансовом плане более привлекательной), он на данное предложение согласился без колебаний и принял на себя командование испытаниями, вызывавшими такие опасения у большинства его коллег. Чем, скажу без преувеличения, спас программу и весь самолет...

К апрелю 1997 года самолет был готов. Осуществив наземный цикл испытаний и проверок работоспособности всех систем самолета и его оборудования, командир экипажа Галуненко 24 апреля 1997 года осуществил его первый подъем, который послужил началом напряженной испытательной работы. Было выполнено около семисот полетов так называемого этапа А, львиную долю которых произвел именно экипаж, возглавляемый Галуненко.

По завершении первого этапа, как принято, составляется отчет о том, что самолет состоялся, проверены его летно-технические характеристики, большие углы атаки (это такой очень важный элемент испытаний), короткие взлет и посадка и так далее, в общем — произведены все испытания, предусмотренные программой. В результате чего делается заключение о том, что самолет уже готов к серийному производству. Именно вот этому ключевому заключению и предшествовал колоссальный многолетний труд в первую очередь — Александра Васильевича (за который он и был представлен к Звезде Героя Украины), сопряженный с риском, наполненный рядом экстремальных ситуаций, успешно преодоленных благодаря мужеству, опыту, знаниям.

Александр Васильевич, со своей стороны, рассказывает о своем возвращении в родные пенаты совершенно без какой-либо патетики: «Да, конечно, предложение Балабуева возглавить экипаж для проведения испытаний Ан-70 я принял без малейших колебаний и сомнений, несмотря на понижение в долж-



ности с вице-президента до рядового летчика-испытателя. Генеральный конструктор оценил такое мгновенное решение и тут же предложил еще одну должность — своего помощника по летным вопросам, которую разрешил совмещать с должностью летчика-испытателя. И уже как командиру экипажа предложил рассмотреть кандидатуру второго летчика, давшего свое согласие, полковника Анатолия Андропова — представителя российского военного заказчика. Подбор остальных членов экипажа не занял особо много времени. Отлично зная весь летный состав и уровень профессиональной подготовки каждого, я выбрал лучших специалистов, с которыми много летал на летные испытания других типов самолетов. Все, кому я предложил войти в экипаж под моим командованием, дали свое согласие: бортинженер Владимир Чепиль, штурман Владимир Сорока, бортрадист Игорь Минаев и резервный второй летчик Виталий Горovenko».

После непродолжительных занятий, проведенных конструкторами по системам и оборудованию, экипаж приступил к работе в комиссии по определению степени опасности при возникновении отказных ситуаций. Эта длительная, кропотливая работа дала основу для исследований на исследовательско-пилотажном стенде (ИПС). Такие «полеты» на стенде для тщательного исследования всевозможных вариантов вероятных и невероятных отказов самолетных систем и оборудования, подбора различных коэффициентов в электронной дистанционной системе управления самолетом проводились летчиками практически ежедневно. Этот опыт и результаты, полученные в подробных исследованиях на стенде, в будущем сыграли немаловажную роль в судьбе самолета и экипажа.

Про первый вылет «семидесятки» Александр Васильевич рассказывает более многословно. Заметно, что тот день стал для него одним из самых знаковых в жизни. И вы сейчас поймете почему...

Оказалось, что день первого полета Ан-70 Генеральный назначил на 24 апреля, пригласив многочисленных гостей — Президента Украины, членов правительства, депутатов, представителей смежных предприятий и военного заказчика, других официальных лиц. Однако накануне (23 апреля) погода была просто скверной, и метеослужба не предвещала ничего хорошего, убивая надежду на возможность запланированного завтрашнего первого взлета. Петр Васильевич сильно переживал, что долгожданное и такое значимое торжественное мероприятие может сорваться... Поздно вечером он приехал на стоянку Ан-70, чтобы лично убедиться в полной готовности самолета. Произошло невероятное: Петр Васильевич Балабуев, убежденный атеист, никогда не ходивший в церковь, встал перед носом самолета под проливным дождем и вдруг искренне, с волнением обратился к Богу: «Господи, ну почему Ты не оградишь нас от тех несчастий, которые нас преследуют. Ведь все мы так стараемся, много работаем и создаем все это для людей. Помогите, Господи, и сделайте нам завтра хорошую погоду. А я обещаю пойти в церковь и поставить Тебе свечу...»



Вопреки метеопрогнозу случилось чудо — утро 24 апреля было солнечным и абсолютно безоблачным. Петр Васильевич был потрясен и впоследствии рассказывал, что этот день он вымолил у Господа.

Все, присутствующие на заводском аэродроме, радовались хорошей погоде и ожидали взлета Ан-70. Экипаж, запустив двигатели, проверял работоспособность всех самолетных систем. После контрольной пробежки и выруливания на стартовую позицию командир экипажа, следуя традиции, вышел из самолета и доложил Генеральному конструктору о готовности экипажа и самолета к выполнению первого полета. Петр Васильевич, подписав полетное задание, дал разрешение на его выполнение.

И вот — старт самолета: энергичный разбег, отрыв от ВПП и Ан-70, обладая высокой тяговооруженностью, переходит в энергичный набор высоты. Набрав первую по заданию высоту 2500 метров командир, уменьшив режим работы двигателей, перевел самолет в горизонтальный полет. И в этот момент он ощутил самопроизвольное неуправляемое продольное движение самолета на пикирование. На отклонение штурвала на себя до полного расхода, для вывода из увеличивающегося угла пикирования, самолет не реагировал. Скорость энергично возрастала. Ан-70 стремительно идет в пике, а командир обнаруживает полное отсутствие управления от штурвала!

Как впоследствии стало известно, произошел несигнализируемый полный отказ четырежды резервированной электродистанционной системы управления. Такую ситуацию никто не мог даже близко представить себе на земле, во время подготовки к испытаниям! Дальнейшие действия могли базироваться только на опыте и интеллекте экипажа. Получив предложение бортинженера Владимира Чепила перейти на гидравлику, Александр Васильевич сумел в считанные секунды разобраться в происходящем и принял правильное решение, противоречащее разработанному на земле алгоритму действий последовательного использования всех электронных систем управления одной за другой. Он дает команду бортинженеру на отключение электроники, переход сразу на последнюю — пятую — гидродистанционную систему управления (ГДСУ), которая не имеет демпфирования. (От автора: демпфирование — принудительное подавление вредных колебаний (вибраций), либо уменьшение их амплитуды до допустимых пределов с помощью устройств или приспособлений (демпферов), поглощающих энергию колебаний).

Вот тогда и пригодился опыт, полученный при выполнении исследовательских «полетов» на пилотажном стенде. Эти исследования на ИПС проводились именно с целью определения возможности безопасного завершения полета на ГДСУ при отсутствии демпфирования и получения летчиком представления о бездемпферном управлении. Тогда исследования показали, что это в принципе возможно, но требует от пилота повышенной концентрации внимания при пилотировании.

Командир прерывает дальнейшее выполнение задания для немедленного захода на посадку. На снижении проводит серию небольших отклонений рулей



для получения представления о возможности безопасного предстоящего выравнивания самолета на посадке и, убедившись в положительных результатах, благополучно завершает полет.

Понимая значимость происходящего полета и степень прикованного к нему внимания, Александр Васильевич принимает решение не омрачать торжества информацией о произошедшем серьезном отказе системы управления самолетом. Лично я искренне поражаюсь самообладанию этого человека — выйдя из серьезнейшей экстремальной ситуации, управляя условно послушным воздушным судном, он находит в себе силы и возможность, спасая имидж самолета, его создателей, всего предприятия и даже государства (проект-то международный!), по его словам — «слегка слухавить с землей» (еще находясь в воздухе!). Командир предоставляет в эфир частичную информацию — сообщает только, что перешел на ГДСУ и принял решение выполнять заход на посадку. Естественно, реальный смысл сообщения понял только узкий круг специалистов, а основная масса встречающих продолжала безмятежно радоваться, наблюдая за заходом на посадку и красивым приземлением.

Опять-таки, со слов Николая Митрофановича Воробьева, я узнаю о том, как выглядела тогда встреча экипажа со зрителями и представителями СМИ.



▲ Сразу после завершения сложного первого полета Ан-70 — экипаж с Генеральным конструктором



Николай Митрофанович говорит, что в то время, когда специалисты (в том числе он и Петр Васильевич Балабуев), сразу понявшие серьезность ситуации, в стрессовом состоянии напряженно ждали дополнительной информации, Александр Васильевич вышел из самолета на объективы фото- и видеокамер с обаятельной улыбкой, всем своим видом подчеркивая праздничность и красоту момента. И тут же, на вопрос журналистов о причинах сокращения заявленного времени выполнения полета, отвечает, что заметив ухудшение погодных условий, решил не портить картинку видеооператоров, снимающих посадку...

Я присутствовала на лекции Александра Васильевича по безопасности полетов перед курсантами-пилотами Государственной летной академии Украины. Ребята спросили его (наверное, традиционно для большинства его встреч с молодежью) о самой сложной пережитой экстремальной ситуации. Александр Васильевич рассказал этот случай в первом полете второго экземпляра Ан-70. Следующий вопрос был:

— А что Вы чувствовали в тот момент?

— Именно то, о чем ты подумал, — улыбаясь, ответил выступающий, вызвав оживление всей аудитории. — Чувство опасности для жизни, или другими словами страх, это нормальная реакция организма, — объяснил он дальше мо-



▲ Сын Евгений Галуненко поздравляет отца с первым вылетом «Семидесятки» в числе первых



лодым людям. — Не будь его, человек не смог бы своевременно распознать угрозу безопасности и отреагировать на нее. Вопрос только в том, насколько ты сумеешь управлять собой в этом состоянии. Для летчика важно научиться в критических ситуациях мобилизовать все свои психофизиологические резервы на преодоление возникших сложностей.

После благополучного завершения полета, на земле, естественно, состоялся его полный разбор. Специалисты-управленцы тщательно проанализировали записи всех параметров системы управления самолетом. Разбирались с парадоксом — как могли отказать все четыре независимых канала вместе, если логика их функционирования в принципе исключает возможность одновременного отказа? У них по определению, как у параллельных прямых, нет и не могло быть общих точек пересечения! И, тем не менее, такая точка нашлась. На период летных испытаний самолета для сбора огромного количества информации (в том числе — и со всех каналов системы управления) устанавливается контрольно-записывающая аппаратура (КЗА). Вот именно эта дополнительная аппаратура и создала в системе управления самолета «ахиллесову пятю» — во время подготовки при формировании перечня записываемых параметров ин-



▲ По завершении лекции курсанты Государственной летной академии спешат выразить свое особое почтение необыкновенному профессору



женеры по КЗА легкомысленно объединили в одну точку потоки, совершенно автономные по замыслу создателей самолета. В результате произошел такой серьезный отказ.

Примерно через неделю Петр Васильевич Балабуев, находясь в гостях у четы Галуненко, в неформальной беседе снова и снова возвращался к подробностям такого сложного первого вылета «семидесятки». Вспомнил и про обещание, данное им Господу накануне исторического дня (поставить свечу в церкви), но тут же сознался, что далек от всего этого и даже не представляет где и как можно выполнить обещанное. Конечно, Александр Васильевич вызвался помочь. Не откладывая договоренность в долгий ящик, на следующий же день они посетили Введенский монастырь, где Петр Васильевич сдержал свое слово, поставив свечу у чудотворной иконы Пресвятой Богородицы «Призри на смирение».

Дальнейшее проведение испытаний Ан-70 проходило в уверенном темпе. Неисправности и отказы тех или иных систем, оборудования, выявленные экипажем в процессе проведения летных испытаний, помогали конструкторам и инженерам быстро определять их причины и вносить изменения в конструкцию или технологию работы систем. И чем больше расширялись временные эксплуатационные ограничения, наложенные на первые полеты, тем больше подтверждались уникальные возможности этого самолета.

Уже через четыре месяца самолет успешно демонстрировался на Московском аэрокосмическом салоне (МАКС-97), поразив своим полетом не только Президента России Б.Н.Ельцина, но и всех присутствующих мировых авиационных специалистов: Ан-70 стал без преувеличения главной «звездой выставки».

Интерес к самолету проявили ряд потенциальных зарубежных партнеров, так как уникальные характеристики Ан-70 практически соответствовали, а по некоторым позициям и превосходили требования к перспективному тогда западноевропейскому военно-транспортному самолету FLA. Особый интерес тогда проявили немцы, выражая готовность присоединиться к проекту общеевропейского самолета, который мог быть разработан на базе Ан-70. Был проведен ряд консультаций и переговоров, в ходе которых участники пришли к единому пониманию облика базового самолета, на основе которого должны были



▲ Пресс-конференция представителей АНТК им. О.К.Антонова на МАКС-97: А.В.Галуненко, О.К.Богданов, А.Д.Кива



выполняться необходимые корректировки. Но этому проекту не суждено было осуществиться — концерн «Эрбас» отверг идею постройки FLA на базе Ан-70, предложив собственный проект A400M (эскиз которого без тени смущения почему-то был похож на Ан-70 как две капли воды).

На первых порах немцы не соглашались на проект A400M, продолжая проводить комплексную экспертную оценку варианта FLA на базе Ан-70, получившего название Ан-7Х. Немецкие фирмы, желающие участвовать в проекте Ан-7Х, объединились в специальный консорциум, который уже детально работал с российско-украинским консорциумом «Средний транспортный самолет». Тому способствовал и большой успех Ан-70 на авиакосмическом салоне в Берлине ILA-2000. Но, к сожалению, в самый последний момент сработала европейская солидарность, или на немцев было оказано давление, но они отказались от проекта Ан-7Х, присоединившись к проекту A400M. Ситуацию не спасло даже то, что Ан-70 уже успешно летал, а по A400M еще не начинались проектные работы.

Несмотря на отказ немцев от участия в проекте, испытания продолжались, все больше подтверждая высочайшие характеристики и транспортные возможности самолета. Количество выявленных отказов и неисправностей значительно уменьшилось, однако они все-таки имели место. Один из отказов заслуживает особого внимания, так как, являясь в принципе не самым сложным, мог привести к тяжелым последствиям из-за дефицита высоты и отсутствия подходящей площадки вне аэродрома. Он произошел во время выполнения очень

простого задания — определения аэродинамических поправок приемников воздушного давления (ПВД) при проходах на высоте 100 метров на мерной базе аэродрома Гостомель с различным положением закрылков. Выполняя разворот для очередного прохода над ВПП с закрылками, выпущенными на 60 градусов, командир экипажа Александр Галуненко, увеличивая режим работы двигателей перемещением рычагов



▲ Экипаж Ан-70 благополучно завершил испытательный полет после возникновения опасной ситуации



управления, обнаружил несигнализируемое отсутствие увеличения тяги двигателей. Иными словами — отказало управление всеми четырьмя двигателями, а сигналов о причине произошедшего не поступило...

Самолет с закрылками, выпущенными на 60 градусов, не имея тяги для выдерживания скорости, требовал снижения. Попытка увеличения тяги тумблерами резервного управления результатов не дала. Самолет продолжал снижаться. Командир, повернув влево, отвел свою крылатую машину в сторону от населенного пункта, предполагая необходимость вынужденной посадки. Выбор был невелик — за деревней начинался лес. Целиться пришлось на небольшую полосу поля между населенным пунктом и лесным массивом. Все это время экипаж продолжал поиск причины отказа. Когда до земли оставалось всего восемь метров, после выключения бортинженером Юрием Литвиновым блока контроля двигателей, удалось резервными тумблерами увеличить режим работы двум двигателям, благодаря чему самолет был переведен в набор высоты.

Но тут же возникла новая проблема: на пути Ан-70 оказалась высоковольтная линия электропередач, перескочить которую не позволяли еще малые скорость и высота, а пространство под ней было явно слишком узким для самолета с таким высоким килем. Поэтому ничего не оставалось, как с потерей скорости энергично перевести самолет в набор высоты с выходом на такие углы атаки, которых данный самолет еще не испытывал. И только благодаря такому энергичному маневру с выходом на закритические углы атаки удалось не столкнуться с электропроводами, и с небольшим зазором перевалить через них.

Экипаж благополучно вернулся на базу и осуществил посадку на аэродроме. Если бы тогда все-таки пришлось сесть на неизвестное поле, да еще и с убранными шасси, на фюзеляж... Вряд ли самолет после такого случая вернулся бы в рабочее состояние. И был ли жив-здоров экипаж — тоже вопрос. Расследование показало, что причина инцидента — наличие в электронике ложных сигналов, связанных опять-таки с КЗА.

А вот вынужденная аварийная посадка Ан-70 с серьезными последствиями для самолета и людей произошла 27 января 2001 года после взлета из аэропорта г. Омск. Самолет с бригадой испытателей перелетал в Якутск для проведения там испытаний в условиях низких температур. Командир экипажа Виталий Горovenko (второй летчик — Евгений Галуненко) в Омске, взлетая в ночное время, через полминуты после отрыва от ВПП из-за отказа третьего двигателя с возникновением отрицательной тяги до пяти тонн и автоматического выключения первого двигателя по ложному сигналу системы защиты, совершил вынужденную посадку с убранными шасси на заснеженное поле в 800 метрах от торца ВПП. Часть людей, находящихся на борту, получила травмы различной степени тяжести, а самолет получил серьезные повреждения, которые потребовали сложного восстановительного ремонта. Поначалу мало кто верил, что после такой тяжелой аварийной посадки этот самолет можно будет «поставить на крыло». И только благодаря решительности и непоколебимой уверенности



в восстановлении самолета Генерального конструктора П.В.Балабуева, его дару убеждения, «семидесятка» опять получила шанс на второй День рождения. Несмотря на сложные погодные условия, пострадавшую машину транспортировали с места аварии на Омский авиационный завод. Самоотверженный трехмесячный ударный труд бригады специалистов, командированной из АНТК, совместно с сибиряками во главе с начальником производства АНТК А.Н.Панченко и заместителем главного конструктора по самолету Ан-70 Н.М.Воробьевым, а также бесперебойная и своевременная доставка необходимого оборудования, приспособлений и ремонтного материала, организованная генеральным директором АНТК В.Н.Королем и главным инженером АНТК С.А.Бычковым, достигли желаемого результата — самолет был восстановлен и по сей день продолжает летать.

После ремонта и окончания наземных испытаний предусматривалось и проведение небольшого количества испытательных полетов для проверки работоспособности самолетных систем, оборудования, устойчивости и управляемости самолета и определения идентичности с доремонтным состоянием. Эту работу Генеральный конструктор поручил Александру Васильевичу. Выполненные два испытательных полета показали полную готовность самолета к полету в Киев и продолжению дальнейших испытаний.



▲ Экипаж Ан-70 после возвращения восстановленного самолета из Омска в Киев вновь оказался в центре внимания СМИ



После успешного окончания первого этапа Государственных совместных испытаний Ан-70 Главкомами ВВС России и Украины был подписан соответствующий акт, дающий право приступить к налаживанию серийного производства самолета. Однако через некоторое время после назначения нового Главкома ВВС России в российских СМИ неожиданно возникла информационная атака против Ан-70. Целый ряд интервью нового Главкома и большое количество статей содержали негативные отзывы и порочили доброе имя Ан-70. Антоновцы были возмущены несправедливостью происходящего. Александр Васильевич, как человек, собственноручно проверивший все удивительные способности этого самолета, убедившийся в его стопроцентной надежности, не смог остаться в стороне. Он написал открытый ответ Главкому ВВС России. Другие летчики, имевшие возможность также непосредственно вплотную ознакомиться с самолетом Ан-70, летая на нем, управляя этой машиной, полностью согласились с тем, что написал А.В. Галуненко и поддержали его позицию своими подписями. Это — Хайдар Сулиманов (летчик-испытатель ГосНИИ ГА России, эксперт-аудитор Авиарегистра МАК) и полковник Игорь Курзанцев (летчик-испытатель ГАНИЦ ВВС Украины).

Вот некоторые фрагменты опубликованного в СМИ материала:

«...полеты первого этапа Государственных совместных испытаний Ан-70, начиная с первого подъема самолета в небо, выполнялись смешанным российско-украинским экипажем. В результате совместной работы был составлен Акт первого этапа Государственных совместных испытаний, утвержденный в 2002 году Главнокомандующими ВВС России и Украины. Этот Акт является основным документом, определяющим состояние программы Ан-70. В документе зафиксировано, что Ан-70 полностью соответствует требованиям тактико-технического задания (ТТЗ) Вооруженных Сил России и Украины, что по техническому уровню он превосходит все существующие военно-транспортные самолеты, а по возможностям выполнения короткого взлета и посадки не имеет аналогов. Акт прошел рассмотрение и утверждение в основных научно-исследовательских институтах Министерств обороны и авиационной промышленности России и Украины, он имеет более 300 подписей руководителей и специалистов этих организаций.

Положительная оценка самолета Ан-70 позволила приступить к налаживанию его серийного производства. Однако вместо концентрации сил и средств на окончании испытаний и полномасштабный запуск Ан-70 в производство, ВВС России неожиданно ориентируют вектор своих усилий в совершенно другом направлении. В СМИ появляется серия статей, вызванная внезапным «прозрением» нового Главкома ВВС России генерал-полковника Владимира Михайлова относительно Ан-70. Весной 2003 года он выступил с рядом заявлений, в которых утверждал, что Ан-70 больше не подходит для ВВС РФ, а нужен им теперь новый «чисто российский» самолет Ту-330. Тут же, как по команде, началась интенсивная обработка мнения россиян, направленная на «продавливание» такого решения.



Обосновывая свое предложение отказаться от производства и принятия на вооружение Ан-70, уважаемый генерал часто приводит утверждения, которые не соответствуют действительности, преподносятся некорректно и расходятся с выводами Акта первого этапа Государственных совместных испытаний Ан-70, утвержденного предыдущим Главкомом ВВС РФ. Одним из самых ярких примеров этому являются высказывания о якобы большом количестве недостатков Ан-70, выявленных в ходе испытаний и влияющих на безопасность полетов, также предоставляется в гиперболизированном виде. Для чего тогда вообще проводить испытания, как не для выявления недостатков с целью их устранения? Да, в перечне замечаний к самолету Ан-70, приведенном в Акте, действительно содержится 382 пункта. Однако 25 февраля 2003 года сам господин Михайлов утвердил Решение совместного совещания представителей МО РФ и промышленности, в соответствии с которым из них на безопасность полетов Ан-70 могут оказать влияние всего 5 недостатков! Пять, а не 382, как он заявлял прессе, в том числе и после того, как поставил свою подпись. Совместными усилиями российских и украинских предприятий эти недостатки уже устранены.

Некорректен и другой главный аргумент против Ан-70, утверждающий, что создатели самолета отступили от ТТЗ, перетяжелили его и, по сути, вывели из класса среднего самолета. А в более тяжелом классе у нас есть Ил-76МД и будет новый, готовый и практически испытанный самолет Ил-76МФ. В требованиях, оговоренных ТТЗ Минобороны России и Украины для среднего военно-транспортного самолета КВП, четко поставлена задача перевозить грузы массой до 47 тонн с бетонированных ВПП на дальность 3000 км. Кроме того, самолет должен перевозить личный состав, а также почти всю номенклатуру тяжелой — еще раз подчеркиваем — тяжелой габаритной техники, находящейся на вооружении наших государств. С коротких грунтовых площадок самолет должен обеспечивать эвакуацию боевой техники, раненых и больных. Отдельная задача — выполнение гуманитарных акций в зонах региональных конфликтов, экологических и техногенных катастроф и бедствий, что также требует доставки крупногабаритной инженерной техники. Как показали испытания, эти задачи Ан-70 выполняет, и это однозначно определяет его размерность.

Далее обычно утверждается, что Ан-70 является якобы украинским самолетом, а Россия не может позволить себе зависеть от иностранного государства в вопросах обороны. В то же время широко известно, что программа Ан-70 ведется в соответствии с «Межправительственным соглашением о совместном создании и производстве среднего военно-транспортного самолета КВП Ан-70», которое подписано премьер-министрами России и Украины в 1993 году, а также в соответствии с ТТЗ на самолет. И российской эта машина является в гораздо большей степени, чем украинской. Современное распределение трудоемкостей ее изготовления таково: 72% — Россия, 28% — Украина.



...

Завершена большая часть программы совместных Государственных испытаний Ан-70. Выполненные работы дают право нам, летчикам-испытателям Украины и России, утверждать — это выдающийся самолет, которому пока в мире нет равных. Благодаря высокому коэффициенту подъемной силы крыла, впервые в истории авиации тяжелая машина летала на минимальной скорости, близкой к 100 км/ч, характерной для ультралегких аппаратов. А это дает возможность иметь меньшие скорости захода на посадку и десантирования, чем на других самолетах, что в свою очередь, уменьшает потребную длину ВПП для посадки и увеличивает точность сброса грузов и парашютистов за счет меньшего разброса. Оправдали ожидания и испытания Ан-70 на режимах короткого взлета и посадки, самолет использовал 580-640 м полосы, что для машины такой массы можно считать мировым рекордом.

Таким образом, если кто-то и намерен закрыть программу Ан-70, то он руководствуется при этом соображениями, далекими от понятий гражданского долга и офицерской чести. Мы, летавшие на «семидесятке» испытатели, искренне влюблены в этот прекрасный самолет. Нам горько наблюдать за происходящим».

Александр Васильевич приводит еще целый ряд примеров того, как восторженно оценивали самолет те, чье мнение в этом вопросе является действительно



▲ Командующий ВТА России, генерал-лейтенант В.Денисов доволен полетом на Ан-70



компетентным. Рассказывает о полете, который он совершил на Ан-70, уступив командирское кресло Командующему военно-транспортной авиацией России Виктору Денисову. Генерал-лейтенант, являясь заслуженным военным летчиком Российской Федерации, летчиком-снайпером, уверенно взял управление самолетом на себя и, осуществив взлет, с видимым удовольствием продолжил пилотирование. Александр Васильевич в ходе полета продемонстрировал ряд уникальных возможностей «семидесятки», в том числе — выполнил выход на такие углы атаки, которые приводят самолет к сваливанию. Таким образом, генерал воочию убедился, что Ан-70 не имеет режима сваливания на крыло, и был поражен этим самолетом. Вернувшись на землю, Виктор Федорович не сдерживал восхищения, публично дав «семидесятке» исключительно высокую оценку.

Не менее лестные слова прозвучали из уст чешского пилота Штефана Ручки, также получившего возможность собственноручного управления Ан-70. Английский летчик-испытатель Питер Хенли, выполнив два полета на Ан-70, свою позицию удивления и преклонения перед достижением антоновцев опубликовал в журнале «Flight International». Были и другие специалисты, искренне выразившие объективные позитивные отзывы о самолете и дань уважения его создателям. Что, бесспорно, явилось психологической поддержкой коллективу АНТК, но, к сожалению, тогда не помогло вывести самолет за пределы сферы политических распрей.

Позиция Александра Васильевича по отношению к «семидесятке», его боль за несправедливость, проявленную к самолету, совершенно понятны. Николай Митрофанович Воробьев рассказывает об этой виртуальной связке «человек-машина» еще больше:

«В судьбе самолета Ан-70 огромную роль сыграли именно выдающиеся личные качества в совокупности с высочайшим профессионализмом и преданностью своему делу испытателя Галуненко. Как ведущий конструктор этого самолета, я не могу не отметить особую глубинную связь Александра Васильевича именно с этим антоновским «детищем» — от участия в разработке кабины экипажа до его отправки на установочную серию. Когда я узнал в какие руки, в конце концов, попадет вторая машина на этапе испытаний — было чувство успокоения и удовлетворения. В Галуненко никто никогда не сомневался. Он был лидерным летчиком: самым профессиональным и самым подготовленным, да еще и с инженерной компонентой. Просто летчик в полете летает и все, а инженер-летчик, летая, вникает в работу всех систем и агрегатов, формируя свое высококомпетентное мнение. Такое, которое недоступно никому другому, исходя из своей уникальности — все конструкторские решения он осознанно пропустил через себя самого и вынес им оценку. Присутствуя практически на каждом совещании, Александр Васильевич достаточно часто вступал в споры с конструкторами, отстаивая свое особое мнение. Он подсказывал конструкторам, как сделать машину еще лучше. Так что в этом самолете присутствует в значительной степени и его интеллект, и его талант, и его летный профессио-



нализм. Не стоит забывать и о том, что Ан-70 — военно-транспортный самолет, а, следовательно, призван решать и свои особые, специфичные задачи, которые надо знать и понимать. Александр Васильевич начинал летную карьеру в качестве военного летчика, а значит, его военный опыт тоже оказался особо востребованным в данном случае.

Процесс испытания самолетов — это и процесс его доводки: одновременно велось устранение замечаний и недостатков, которые выявлялись испытателями. Понятно, что чем четче и корректнее вынесены эти замечания, тем проще нам, конструкторам, с ними работать. Кроме всего прочего — за годы работы на Ан-70 Александр Васильевич внес и другой особо значимый вклад: подготовил ряд летчиков-испытателей, которые также стали командирами экипажей и сегодня уже передают его эстафету дальше, следующим поколениям летного состава».

На сегодняшний день ситуация вошла в конструктивное русло — и, хотя вокруг Ан-70 до сих пор кипят страсти, его дальнейшая судьба наконец-то определилась. В 2010 году Президенты Украины и России договорились о возобновлении работ по совместной программе Ан-70, приостановленной при прошлом правительстве. Российской стороной выделены определенные финансовые ресурсы, и сегодня на самолете уже производятся доработки по обновлению электронного оборудования.

Люди, искренне влюбленные в авиацию, никогда не теряли надежды на победу здравого смысла, верили и верят в то, что уникальный самолет, опередивший время, будет выше политических страстей и, в конце концов, обретет свое законно значимое место в созвездии антоновских творений, покоривших мир.

Глава 21.

Ан-148. «Семейный» региональный

В жизни все удивительно взаимосвязано. И чистых случайностей, скорее всего, все-таки не бывает... Вспоминается первая мальчишеская конструкция модели самолета, созданная юным, мечтающим летать, Галуненко. Спустя годы, обретя опыт летно-испытательной и исследовательской деятельности, Александр Васильевич направляет его на другой, «нехарактерный» для летчика фронт работы — принимает участие в конструкторской деятельности. А именно: возглавляет группу экспертов по проектированию кабины самолета Ан-148.

На совете руководителей АНТК им.О.К.Антонова в 2001 году был озвучен курс на создание нового регионального пассажирского самолета Ан-148. Генеральный конструктор принял решение о необходимости и возможности реализации данного проекта, исходя из совокупности ряда факторов. Во-первых, ниша самолетов такого класса была не полностью занята — китов мирового авиастроения («Боинг» и «Эрбас») самолеты такого класса не интересовали, а фирмы «Эмбраер» и «Бомбардье» обеспечить потребности рынка в полном объеме еще не успевали. Во-вторых, финансовое положение предприятия позволяло в тот момент замахнуться своими силами (не рассчитывая на помощь государства) именно на такой скромный (по самолетостроительным меркам) масштаб воздушного судна.



▲ Ан-148



Перед коллективом АНТК была поставлена задача: в самые короткие сроки создать, построить, испытать и запустить в серийное производство конкурентоспособный (надо было не просто сделать «отлично», а еще и — «лучше, чем другие») региональный самолет, управляемый двумя пилотами. Антоновцы с энтузиазмом взялись за дело. Тенденция сокращения количества членов экипажа уже завоевывала в тот момент лидирующие позиции в мировой практике, так как обеспечивала значительный экономический эффект и была предопределена массовым использованием автоматизированных средств управления и контроля самолетными системами и оборудованием. Таким образом, одной из важнейших задач проектирования данного самолета становилось создание принципиально нового облика кабины, которого требовал новаторского подхода к работе экипажа, соответствующего мировому передовому опыту.

О работе той экспертной группы, рассказал к.т.н. **Рудюк Григорий Иванович** (первый заместитель Генерального конструктора ГП Антонов): «Конечно, мы изучили весь имеющийся опыт работы зарубежных коллег, но взять за основу что-то из имеющихся аналогов в самолетостроении невозможно. Каждый новый самолет — он уникален, и его кабина должна учитывать и отображать все специфические моменты самолета, его индивидуальные особенности и отличия.

Разработчики кабины должны досконально вникнуть в работу всех систем самолета, изучить всю их специфику. В случае применения унифицированных узлов и агрегатов требовалась их адаптация под новый самолет, что тоже может привнести свои нюансы. Все направлено на то, чтобы обеспечить своему самолету оптимальное развитие, которое обеспечивается симбиозом компромиссов. Кабина экипажа — один из самых значимых компонентов воздушного судна. Ее не случайно называют «нервным центром самолета». Именно сюда мгновенно транслируется любой нюанс работы крылатой машины и от того, насколько корректно эта информация будет предоставлена пилотам, напрямую зависит качество всей дальнейшей работы системы «человек-машина». Причем информация, пре-



▲ Рудюк Григорий Иванович



доставляемая пилотам, должна поступать не вся, которая исходит от систем воздушного судна (таковой слишком много), а самая актуальная и необходимая для пилотирования на том или ином участке полета. Обеспечить тонкую грань — баланс между корректным предоставлением полноценного объема информации и избеганием при этом ее переизбытка (что очень негативно влияет на безопасность полета) — сложная задача. И решить ее разработчикам кабины можно было только, опираясь на опыт и понимание (я бы даже сказал — чувство) полета самых высококвалифицированных летных специалистов. Поэтому экспертную группу «по определению облика кабины экипажа самолета Ан-148» Генеральный конструктор своим приказом сформировал из самых опытных конструкторов и пилотов, а руководителем этой группы назначил своего помощника А.В.Галушенко, обязав Главных конструкторов представить на рассмотрение экспертной группы необходимые материалы по своим техническим направлениям. Мне выпала честь стать заместителем Александра Васильевича в этой группе».

Общая стратегия проектирования Ан-148 была направлена на то, что создаваемый самолет не должен уступать лучшим зарубежным аналогам по экономической эффективности и безопасности полетов, а по некоторым функциональным возможностям и превосходить их. Поэтому экспертная группа приняла (а Генеральный конструктор поддержал) идею внедрения в кабине новой философии двухчленного экипажа, которая соответствовала требованиям долгосрочной концепции международной организации гражданской авиации ИКАО в области организации воздушного движения.

Суть идеи можно определить как коренную «перестройку» самой системы профессионального взаимодействия членов экипажа при выполнении полета. На смену традиционным правилам летной работы экипажа (когда каждый занят строго выполнением своих функциональных обязанностей при неукоснительной руководящей роли командира воздушного судна), пришли новые подходы, такие как:

- уровень профессиональной подготовки обоих пилотов должен быть одинаково высоким;
- должна обеспечиваться полная автоматизация процесса самолетовождения, обеспечивающая пилотам оптимальную приемлемую нагрузку;
- внедряется отход от жесткого распределения обязанностей правого и левого пилотов на основе введения нового понятия «пилотирующий и непилотирующий пилоты»;
- необходима полная досягаемость всех органов управления с обоих рабочих мест, обеспечивающая возможность пилотирования самолета отдельно каждым из пилотов;
- должна быть введена перекрестная проверка всех действий пилотов;
- порядок действий экипажа при отказах следует осуществлять не по памяти (как было раньше), а только по зачитыванию специальных карт.



Естественно, что выполнение всех перечисленных условий потребовало и нового подхода при создании облика кабины экипажа и рабочего места пилота, которое превращалось как бы в командный пункт с оборудованием высокого технического уровня, позволяющего осуществлять безопасное и эффективное управление движением самолета в пространстве на всех этапах полета.

Г.И.Рудюк: «Всего в группу вошло порядка 35-ти лучших специалистов по различным направлениям, которым предстояло решать сложную задачу — быть первопроходцами по созданию кабины с новым подходом и новой философией взаимодействия двухчленного экипажа. И вот тут Александр Васильевич проявил организаторские и конструкторские способности. Бытует такая поговорка: «три летчика — семь мнений», а Александру Васильевичу предстояло выслушать бесчисленное количество мнений специалистов, которые эксплуатировали самолеты самых различных производителей, пропустить через призму своего понимания, проанализировать и адаптировать к нашему «оригинальному продукту». За полтора года работы мы провели более трехсот заседаний своей группы, где рассматривались все конструктивные наработки — от «а» до «я» — по каждой системе, информация от которой должна была поступить в кабину экипажа. Конечно, инженеры, создающие свою систему, нацелены на то, чтобы по-максимуму «вывести» экипажу информацию о работе своего «детища» и как можно больше функций управления передать от автоматики непосредственно летчику, чем как бы гарантируя более эффективную эксплуатацию системы. Однако практически удовлетворить все «амбиции» разработчиков невозможно, так как за этим следовала бы критическая перенагрузка летчика.

Александр Васильевич продемонстрировал виртуозное мастерство коммуникативности, аргументировано убеждая конструкторов в приемлемости автоматизации управления функциями тех или иных систем, как бы пропуска



▲ Работа экспертной группы



каждую систему через «сито единой идеологии». Мудрость, тактичность, внимательность — все эти замечательные качества Александра Васильевича (и целый ряд других!) шли в ход в полном объеме. Хотя вокруг него кипели просто «нешуточные» страсти — «А я считаю так!», «А я лучше других знаю!» и т.д. А он спокойно даст возможность всем высказаться, внимательно выслушает, проанализирует и всем заинтересованным сторонам аргументировано изложит свое мнение, которое «разложит по полочкам». «У кого есть другие аргументы?» После такого четкого и корректного «разбора полетов» поводов для дальнейших споров и прений, как правило, уже не находилось. Из множества предложенных вариантов надо было выбрать самый правильный и суметь так обосновать свою позицию, чтобы с ней все согласилось. Избегая «острых углов» и «конфликтных ситуаций». Он никогда не противопоставлял себя коллективу. Наоборот — давал возможность каждому реализоваться, открыться, проявить инициативу. И очень много работал сам, чтобы максимально владеть информацией и быть компетентным, чтобы обеспечить баланс между «научно-техническим прогрессом» и «надежностью, консервативной по сути». Надо было не только принять решение, но и — аккуратно «провести его в массы», чтобы люди его не просто «восприняли как руководство к действию», а — признали и приняли «всем сердцем». Только тогда речь может идти о самоотверженном труде всех участников процесса с энтузиазмом и творческими взлетами. Александр Васильевич вместе с нами учился и совершенствовался. Изучал накопленный опыт, зарубежные аналоги, не стеснялся задавать вопросы, добирался до тонкостей, корпел над книгами и т.д. Я бы сказал о его работе, как руководителя той группы — капитан команды, играющий на поле с полной самоотдачей!»

Экспертами, после долгих споров и обсуждений, было квалифицированно принято решение о минимизации необходимого потока информации для пилотов, которое можно было осуществить, применяя пятиэкранную, полноцветную индикацию на базе ЖКИ (жидко-кристаллических индикаторов) и нового способа управления отображением этой информации с помощью курсора на экране. Применив принцип «темной кабины», обеспечив экипаж электронной информационной поддержкой и четырехканальной электродистанционной системой управления, эксперты с полной уверенностью рассчитывали, что самолет Ан-148 будет самым современным перевозчиком пассажиров.

Г.И.Рудюк: «Работа была проведена колоссальная! Результат, по-моему, в дополнительных комментариях не нуждается. Самолет в целом и его кабина в частности, получили очень высокие оценки эксплуатантов. Я только на днях, например, вернулся из Санкт-Петербурга (с годовщины практической эксплуатации там нашего «детища»), где линейные летчики, оценивая Ан-148, были единогласны: «Это прорыв!» Специалисты, имеющие опыт полетов на «Боингах» и «Эрбасах», говорят о том, что наша кабина превосходит свои зарубежные аналоги по целому ряду характеристик. Есть некоторые замечания — я бы назвал их «детскими болезнями» (легко устранимыми), — но, на мой взгляд,



самая высокая оценка — это когда я подхожу к пилотам ГТК «Россия», вернувшимся из дальнего рейса на Ан-148 и на вопрос: «Ребята, сильно устали?» — слышу однозначное: «Да нет! В такой кабине летать действительно комфортно». И в экстремальных условиях наша машина успела показать себя наилучшим образом. Это и успешные посадки в условиях «нулевой видимости» (третья категория), и многое другое...»

Проведенный экспертной группой анализ передовых мировых достижений в области навигации, связи и отображения информации экипажу дал возможность широкого выбора соразработчиков бортового радиоэлектронного оборудования. Генеральный конструктор требовал при выборе оборудования придерживаться определенной политики: в первую очередь необходимо было рассматривать продукцию отечественных производителей (украинских или российских, если она, конечно, соответствует мировым стандартам), а уже после этого — зарубежных. Такая позиция давала возможность осуществлять поиск, сравнивая, выбирая лучший компромиссный вариант с точки зрения соотношения «цена-качество».

Г.И.Рудюк: «По зарубежным производителям информации было достаточно, так как такого класса оборудование уже применялось на современных самолетах.



▲ Процесс ознакомления с новым видом отображения полетной информации на авиационной выставке в Фарнборо



тах. Оставалось только сделать правильный выбор. По украинско-российским производителям ясности не было, и эксперты не в полной степени знали, в каком состоянии находятся предприятия и какого уровня объективно достигла их конструкторская мысль. Поэтому Генеральному было предложено осуществить посещение потенциальных разработчиков нашей группой экспертов (то есть, сделать своеобразный аудит) и ознакомиться с их уровнем «прогрессивности и соответствия мировым стандартам» в области радиоэлектронного оборудования. Таким образом и были определены фирмы, с которыми предстояла большая совместная работа по реализации новых подходов к эргономике кабины в соответствии с принятой новой философией взаимодействия».

Идеология создания простой, доступной системы отображения полетной информации, понятной сигнализации, формирование пультов управления системами и оборудованием осуществлялось совместными усилиями конструкторов и летчиков — членов экспертной группы. В итоге, благодаря их кропотливой, скрупулезной до мелочей работе, был сформирован облик кабины экипажа, принятый и утвержденный Генеральным конструктором.

Г.И.Рудюк: «Удачная кабина Ан-148 — это, без преувеличения, значительная победа всего нашего коллектива экспертов, и вклад в нее Александра Васильевича переоценить очень трудно. Я искренне восхищаюсь этим человеком. Его трудолюбием, ответственностью, массой позитивных качеств и характеристик. Лично для меня — это легендарная личность. Успешность именно его конструкторской работы базировалась на большом опыте летчика-испытателя. Летчики — это вообще особая категория людей, а их самый высший эшелон профессионализма — летчики-испытатели — это уже особая категория летчиков. Эти люди, обладая высоким летным мастерством, способны решать сложнейшие задачи. На них ложится высочайшая ответственность — дать компетентную и взвешенную оценку продукта многолетней напряженной работы всех конструкторских сил многих предприятий. Конструкторское бюро, которое проектирует самолет, соразработчики самолетных систем и оборудования, предприятия, поставляющие агрегаты, другие подразделения и структуры — все это увязывается в один самый сложный комплекс, который должен эффективно функционировать на достижение единого результата. Люди работают, создают, творят — и вот наступает момент, когда результат их труда передается в руки летчика-испытателя. От того, как он проведет испытания, как он «научит машину летать», какую первую путевку в жизнь выдаст «творению рук и разума человеческих» — от этого во многих случаях зависит судьба нового летательного аппарата. Трудно даже оценить значение личности летчика-испытателя, который, как на вершину айсберга, выходит на финишную прямую и берет на себя ответственность — выполнение этого «ключевого момента». А Александр Васильевич пошел еще дальше — смог, научился, весь свой накопленный опыт, багаж мастерства «заложить» уже в фундамент создания самолета, тем самым замкнув цепь сотворения крылатой машины, обеспечивая ее запас прочности еще на этапе проектирования.



Высокую и совершенно независимую оценку его профессионализма как летчика-испытателя я имел возможность наблюдать во время нашей совместной командировки в Соединенные Штаты Америки, где мы знакомились с производителем самолетного оборудования, признанным мировым лидером своего направления, не имеющем аналогов в странах СНГ — фирмой «Ханнел». Нам довелось посетить ее подразделения в различных американских городах, среди которых — летно-испытательная база в Фениксе, где проводятся летные испытания производимого оборудования. Естественно, мы не преминули воспользоваться возможностью подняться в небо, чтобы собственными глазами оценить работу интересующей нас системы самолета. Во время полета над Большим каньоном американские пилоты предложили украинскому коллеге убедиться в высоких характеристиках проверяемой системы воздушного судна, непосредственно управляя самолетом с рабочего места левого пилота. Александр Васильевич тут же пересел в кресло пилота и, взяв пилотирование на себя, уверенно начал вести крылатую машину, проверяя режимы работы системы. Гостеприимные хозяева, понаблюдав за уверенным пилотированием, озвучили свою версию происходящего: «Наш гость хорошо подготовился к визиту и предвзвешенно изучил данный тип самолета?». Александр Васильевич улыбнулся: «Да нет, господа, первый раз вижу я этот самолет!». Американцы тогда даже доверили своему украинскому коллеге осуществить посадку. А это, на мой взгляд, высочайшая степень доверия и признания высокого летного мастерства и профессионализма. Посадка получилась, конечно, «мягкая» и даже вызвала аплодисменты принимающей стороны. К слову: поездка та была результативная и контракт на поставку определенного оборудования мы тогда заключили.

А вообще — героизм Александра Васильевича, отмеченный самой высокой государственной наградой, заложен во многих замечательных «антоновских» машинах. Чего стоит только та история, когда он согласился продолжить испытания второго экземпляра Ан-70, после катастрофы (в четвертом полете) «первенца». Далеко не многие согласились бы на такой шаг. А в том, что Александр Васильевич примет такое решение, несмотря ни на что, лично я ни секунды не сомневался. И уверен, что все, что хорошо его знает, по этому поводу занимали точно такую же позицию... Очень сложный был полет. Скажу без преувеличения: то, что Ан-70, при его тяжелой судьбе, сегодня имеет неплохие перспективы, во многом базируется на успешности тех непростых испытаний, которые квалифицированно и мужественно осуществил Александр Васильевич.

Более того, очень символично, что замечательный самолет Ан-148 впервые поднимал в небо и осуществил полный цикл летных испытаний Галуенко-младший. Евгений Александрович. Сын в этом проекте принимал самое непосредственное и активное участие, являясь членом экспертной группы, возглавляемой Галуенко-старшим. Я бы сказал о нем: «горячая голова» в самом лучшем смысле этого слова. Непоседа и активная личность. Очень любозна-



тельный и энергичный. Он постоянно добывал все новую и новую информацию (в интернете, в зарубежных командировках, на авиасалонах и научно-практических конференциях) и «тормошил» нас: «а «Боинг» сделал так, а у «Эрбаса» уже создано такое...». Активно вносил предложения, аргументировано отстаивал свою точку зрения, дискутировал. Если и использовал Женя свои «родственные связи» с руководителем группы — то только в том, что отстаивая свою точку зрения, смело спорил и возражал Галуенко-старшему. Чем подавал пример другим летчикам, несмотря на то, что они считали Александра Васильевича непререкаемым авторитетом. Как известно — «истина рождается в споре», так



▲ Евгений Галуенко в кабине Ан-148

что смелая позиция и юношеский максимализм Евгения Александровича шли только на пользу общему делу. Галуенко старший и младший — оба талантливы. Но каждый абсолютно по-своему. Они разные по темпераменту, по ритму своей деятельности. А объединяет их колоссальное трудолюбие, любовь к летной профессии, особая ответственность...»

Сегодня АНТК продолжает работу над Ан-148, создаются его новые модификации... Самолет совершенствуется, дорабатывается, при этом — в каждой машине этой серии есть частица труда, мастерства и профессионализма Александра Васильевича. А два потока отцовской гордости (за самолет и за сына) объединяясь, усиливаются, даря самолету еще и особую позитивную энергетику.



Глава 22.

Триада Генеральных

Один из самых популярных вопросов, задаваемых Александру Васильевичу во время его публичных выступлений: «Какой из самолетов стал для Вас самым любимым?» Он отвечает, что любимым всегда является тот самолет, который сейчас испытываешь. Сегодня — этот, завтра — другой... А вот какой фирмы самолеты он считает самыми лучшими — вопрос, который и обсуждению не подлежит! Александр Галуненко — патриот не только своей профессии, но и предприятия, которое еще неизвестно каким домом назвать — вторым или все-таки первым. Он не просто 30 лет проработал на АНТК им. О.К. Антонова, он жил этой работой и своим предприятием. Сегодня, с теплом и благодарностью вспоминая о многих коллегах и сотрудниках, Александр Галуненко считает своим долгом выразить особую дань уважения и почтения тем, кто является не только мозговым центром, но и — ключевой силой создания любимых им самолетов. Генеральным конструкторам предприятия. За всю историю их было трое. И с каждым из них Александру Галуненко посчастливилось работать и общаться.

Олег Константинович Антонов

Все, кого судьба сводила с этим человеком (и Александр Васильевич — не исключение), покорялись его интеллигентностью, эрудированностью, выдающимися личностными качествами и разносторонними талантами. Но бесспорно — основным стержнем этой личности была неистовая любовь к авиации. Олегу Константиновичу удалось выразить эту свою страсть самым удивительным образом — создавать одну за другой новаторские, потрясающие крылатые машины. То, что каждый новый самолет антоновского модельного ряда становился «первым» или «самым» на Земле (точнее — над ней) по каким-либо (а чаще — сразу многим) показателям, даже самые отъявленные скептики не могут отнести к категории случайностей. Доказанная закономерность! И совер-



▲ Олег Константинович Антонов

шенно справедливо, что все эти удивительные машины носят имя своего гениального создателя, — Олега Константиновича Антонова. Его таланту и поразительной трудоспособности мир обязан стремительным ускорением мирного использования воздушного пространства. Он задавал темп, угнаться за которым могли далеко не все самолетостроительные корпорации и объединения. Генерировал идеи и опережал время...

Хотя о нем сказано и написано убедительно много, совершенно очевидно, что каждый, кто ведет рассказ о советской (украинской) авиации, снова и снова обязан снять шляпу и замереть, почтительно склонив голову.

ОЛЕГ КОНСТАНТИНОВИЧ АНТОНОВ.

Генеральный конструктор выдающихся самолетов, доктор технических наук, академик Академии наук СССР и Украины, Герой Социалистического Труда, депутат Верховного Совета СССР нескольких созывов, лауреат Ленинской и Государственной премий, трижды кавалер ордена Ленина, награжденный многими орденами и медалями, автор нескольких книг, сотен научных трудов и статей; ему принадлежат 72 авторских свидетельства на изобретения. А еще — он был прекрасным художником и в тонкостях знал живопись.

Родился 7 февраля 1906 года в селе Троицы Московской губернии в дворянской семье Анны Ефимовны и Константина Константиновича Антоновых.

Биографическая справка, подготовленная Советом Народного музея АНТК им. О.К. Антонова и пресс-службой АНТК им. О.К. Антонова, размещенная на официальном сайте предприятия (www.antonov.com), рассказывает о том, что в 1912 г. семья Антоновых переехала в Саратов, на Волгу. Там маленький Олег из рассказов двоюродного брата впервые услышал о самолетах. В то время в Саратове практически не было литературы по авиации. Все сведения о ней Олег вырезал из газет и журналов, составляя своеобразный справочник. «Это собрание сослужило мне огромную службу, — писал он впоследствии, — приучив рассматривать летательные аппараты под углом зрения их развития». Вместе со сверстниками Олег создал «Клуб любителей авиации», выпускал рукописный авиационный журнал. Страсть к полету тянула одержимых ребят на военный аэродром, где они знакомились с конструкцией самолетов, изучая их обломки на окраинах летного поля, и на книжный рынок в поисках случайных книжек по авиации.

С 1923 г. Олег активно работал в «Обществе друзей Воздушного флота», создавая планеры собственной конструкции, в частности, учебный аппарат под названием «Голубь», за удачную конструкцию которого был награжден грамотой. Неумная творческая натура, его цепкая память, в которой держались конструкции почти всех известных к тому времени самолетов, позволили создать молодому Антонову, студенту отделения гидроавиации корабельного факультета Ленинградского политехнического института, учебные планеры ОКА-3, «Стандарт-1», «Стандарт-2», ОКА-7, ОКА-8 и первый рекордный планер «Город Ленина».



В конце 1930 г. после окончания института Олега Антонова направили в Москву для организации Центрального конструкторского бюро по планерам. В Тушино, пригороде Москвы, строился планерный завод. В 1933 г., когда строительство завода завершилось, Антонова назначили его главным конструктором. На планерах Антонова серии «Рот-Фронт» были достигнуты рекордные дальности полета.

В конце 1930-х годов Антонова пригласил в свое конструкторское бюро главный конструктор А.С.Яковлев и предложил ему работу ведущего инженера по учебно-тренировочным самолетам. Но началась Великая Отечественная война. Антонов получил правительственное задание организовать производство многоместного десантно-транспортного планера А-7, разработанного им в 1940 г. В октябре 1941 года завод эвакуируется в г. Тюмень в Сибири, где было изготовлено свыше 500 транспортных планеров. В этот же период Антонов создает «крылатый танк» — оригинальный планер для транспортировки легкого танка. Пилотируемый С.Анохиным, он совершил полет на буксире за тяжелым бомбардировщиком ТБ-3 конструкции А.Н. Туполева. К сожалению, большие потери ТБ-3 в боях привели к тому, что буксировать «крылатый танк» вскоре стало нечем, и заманчивую идею пришлось оставить.

В 1943 г. О.К.Антонов возвратился в конструкторское бюро А.С.Яковлева, который предложил ему должность своего заместителя. Много сил отдал Олег Константинович совершенствованию истребителей «Як» — одних из самых массовых самолетов второй мировой войны. Вспоминая работу у Яковлева, он говорил: «Я на всю жизнь усвоил кредо этого замечательного конструктора — нужно делать только то, что нужно». При этом Антонов не терял мечты о своем самолете для мирного неба. После войны Антонов обратился к Яковлеву с просьбой отпустить его на самостоятельную работу, и в октябре 1945 г. уехал в Новосибирск руководить филиалом конструкторского бюро Яковлева на авиационном заводе. 31 мая 1946 г. правительство СССР преобразовало филиал в новое конструкторское бюро. О.К. Антонова назначили главным конструктором и поручили ему создание сельскохозяйственного самолета СХ-1, известного сегодня во всем мире как Ан-2. В сентябре 1946 г. на О.К.Антонова, помимо руководства КБ, возложили обязанности руководителя Сибирского научно-исследовательского института по авиации. Энергия и работоспособность Антонова позволяли ему справляться со всеми делами, и первенец нового КБ впервые поднялся в небо 31 августа 1947 г.

Три года прошли в напряженном труде по организации коллектива и внедрению Ан-2 в производство. Одновременно были созданы и его модификации для различных видов применения. Этот самолет стал единственным в мире летательным аппаратом, который находился в серийном производстве более 60 лет. Он завоевал славу исключительно надежной машины. За годы эксплуатации на нем перевезено несколько сот миллионов пассажиров, миллионы тонн грузов, обработано более миллиарда гектаров полей и лесных угодий. Он побывал



практически во всех уголках земного шара. За создание Ан-2 О.К.Антонову и его соратникам присуждена Государственная премия СССР.

В 1952 г. О.К.Антонов и ведущие специалисты КБ переехали в Киев, где им практически заново пришлось создавать и коллектив, и производственную базу. В конце 1953 г. КБ получило заказ на создание транспортного самолета с двумя турбовинтовыми двигателями. Самолет спроектировали и построили за два года. В 1958 г. самолет под обозначением Ан-8 был запущен в серийное производство на Ташкентском авиационном заводе.

Разработка самолетов Ан-10 и Ан-12 началась в 1955 г. после посещения конструкторского бюро руководителем СССР Н.С.Хрущевым. В ходе беседы с ним О.К.Антонов предложил создать единый четырехдвигательный самолет, но в двух вариантах: пассажирском и грузовом. Концепция была одобрена, и коллектив приступил к решению этой сложной задачи. Самолет Ан-10 обладал редким для пассажирского лайнера сочетанием свойств: большой скоростью полета, относительно малой потребной длиной ВПП и способностью совершать взлет и посадку на грунтовых и заснеженных аэродромах. Учитывая эти особенности, «Аэрофлот» эксплуатировал Ан-10 на коротких межобластных трассах с

плохо подготовленными и грунтовыми полосами. Нерасчетные режимы эксплуатации, частые взлеты и посадки привели к быстрому расходованию его ресурса. Это стало причиной образования усталостных трещин в силовых элементах конструкции Ан-10, и в 1972 г. произошла катастрофа. Олег Константинович тяжело пережил случившееся. Своими переживаниями он делился со своим другом Николаем Амосовым: «Нет, не буду я строить больших пассажирских самолетов, — говорил он. — Я не переживу одновременную гибель многих людей. После катастрофы с «десяткой» я не раз просыпался от ночного звонка в холодном поту и дрожащей рукой снимал трубку — неужели опять авария с моим самолетом?» С той поры проблемы усталостной прочно-



▲ О.К.Антонов за рабочим столом



сти стали одними из главных в работе конструкторов. Испытаниям на повторные нагрузки подвергаются в интересах надежности и долговечности конструкций все создаваемые самолеты.

После создания Ан-10 и Ан-12 ОКБ Антонова прочно заняло место в ряду ведущих самолетостроительных фирм страны. Создавалась своя, «антоновская» школа конструирования, формировалось новое поколение талантливых руководителей коллективов, развивалось промышленное и жилищное строительство, решались социально-бытовые вопросы.

В 1962 г. О.К.Антонов стал Генеральным конструктором. Ранее, в 1960 г., он успешно защитил диссертацию, и ученый совет Московского авиационного института присвоил ему звание доктора технических наук. В том же году он был избран членом-корреспондентом Академии наук Украины.

Антонов всегда понимал, что на бескрайних просторах Советского Союза существует большая потребность в маленьком самолете, который не нуждается в аэродромах. Так возник СКВ — «самолет короткого взлета» (теперь этот термин широко применяется в мировой практике). Маленькая машина, впоследствии названная «Пчелка», в ходе последовательных доработок из четырехместной стала семи-, а потом одиннадцатиместной. В рождении «Пчелки» и последующих ее модификаций Ан-14М и Ан-28, пожалуй, в максимальной степени проявились твердость Антонова как конструктора и его решимость в достижении цели...

И именно на этом этапе жизнедеятельности предприятия его порог переступил молодой выпускник Школы летчиков-испытателей с такими же горящими, как у Генерального конструктора Антонова, глазами, и не менее преданным авиации сердцем — Александр Галуненко. Дальнейшая судьба фирмы «Антонова» неразрывно кровными узами связалась с его личной судьбой и биографией. Каждый новый самолет, который здесь создавался, с этого момента все больше и больше пронизывался его непосредственным участием и личным вкладом. Александр Васильевич не мыслит себя, своей жизни без антоновских самолетов. Очень многие модели антоновских самолетов формировали свой неповторимый облик с помощью его труда, интеллекта, способностей...



▲ О.К.Антонов участвует в проверке самолетных систем

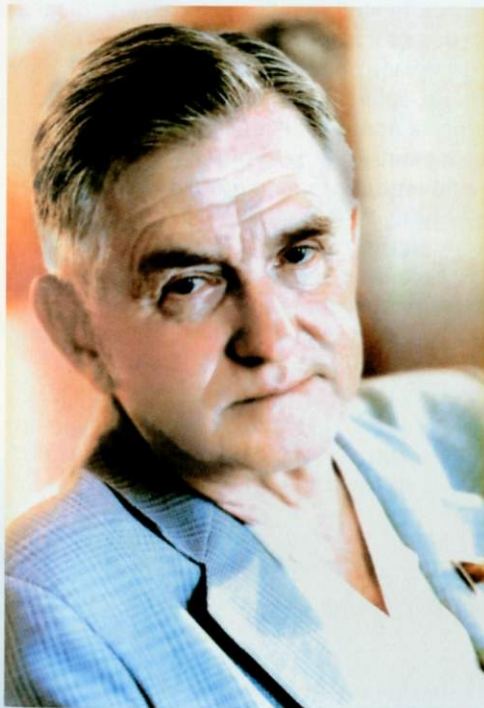


Свою первую встречу с Генеральным конструктором Александр Васильевич, безусловно, запомнил на всю жизнь. Хотя и была она чисто случайной. Делающий еще только свои первые шаги в испытательной работе, Александр Галуненко беседовал на стоянке самолетов с одним из старейших летчиков-испытателей ОКБ — Владимиром Антоновичем Калининым. Проезжающий мимо автомобиль Генерального неожиданно остановился. Олег Константинович Антонов вышел из машины, чтобы поздороваться с уважаемым ветераном. Калинин, пользуясь случаем, представил ему нового летчика-испытателя. На что Антонов ответил: «Да-да, я знаю» и, уже обращаясь непосредственно к Галуненко: «Ну, и как успехи, молодой человек?»

— Осваиваю Ан-28 вторым летчиком.

— А вот это правильно, — сделал заключение Генеральный. — Очень хорошо, что Вы начинаете с Ан-28.

Александр Васильевичу было очень лестно услышать такую позицию самого Антонова. Прозвучавшие слова одобрения он воспринял тогда как особое благословение на продолжение работы в этом направлении.



▲ Генеральный конструктор О.К.Антонов

В дальнейшем, ставшему ведущим летчиком на Ан-28, молодому испытателю приходилось иногда докладывать Генеральному о результатах выполнения тех или иных летных программ. Олег Константинович уделял пристальное внимание всем испытаниям, происходящим на заводе, но Александр Васильевич уверен в том, что к Ан-28 Генеральный относился с особой симпатией и к его испытательным полетам проявлял повышенный интерес. Зная это, испытания Ан-28, проходящие вне базы, антоновцы всегда старались снимать на кинокамеру. По возвращению в Киев ведущий инженер по самолету Борис Борисович Борах в малом кинозале ОКБ практически всегда показывал Генеральному самые интересные моменты испытаний. Олег Константинович иногда приглашал на просмотр и ведущего летчика Галуненко, чтобы из первых



уст получить комментарии по поводу отдельных фрагментов полета, взлета и посадки. И такие вопросы Генерального: «Как Вам это удалось сделать, молодой человек? Очень интересно!» — становились для летчика, можно сказать, лучшей наградой и самой желанной оценкой проделанной им работы.

Александр Васильевич, рассказывая о большом авторитете Антонова как в своем коллективе, так и в среде авиаторов всего мира, об огромном уважении к нему всех сотрудников предприятия, подчеркивает скромность и простоту Олега Константиновича.

И приводит в качестве примера такой случай, который произошел во время аэрокосмической выставки в Ле Бурже в 1979 году, где участвовали самолеты Ан-72 и Ан-28. Был антоновцев, сопровождающих самолеты в те годы, был налажен особым образом: ежедневно назначался дежурный, в обязанности которого входило и обеспечение питанием членов экипажа и инженерно-технического состава. Приемлемые для этого условия были в салоне Ан-72, располагавшем кухонькой и небольшим столиком за специальной ширмой. Естественно, что члены исключительно мужского коллектива чаще всего ограничивались созданием бутербродов. Но не Александр Галуненко, который сам умел приготовить в таких условиях простые домашние блюда, а в последствии еще и молодежь обучал секретам быстрого приготовления вкусной и полезной пищи на борту самолета. В тот момент, когда Олег Константинович Антонов, тоже участвующий в авиасалоне, зашел к своим — узнать как дела, много ли было посетителей, кто из экипажа показывает самолет, вовремя, достаточно ли и чем накормлены бригада и экипаж — дежурным был Александр Васильевич. Ответив на все вопросы поочередно, завершил доклад сообщением, что сегодня на обед украинский борщ. Генеральный конструктор удивился: «В Париже и борщ? Это интересно. А кто готовил?» Галуненко признал свое авторство. «Дайте-ка попробую, только немного». Отведав борща, Олег Константинович поблагодарил смутившегося летчика-испытателя: «Спасибо, молодой человек. Вы, оказывается, не только хорошо летаете, но и прекрасно борщи варите». Конечно, такая оценка не могла не порадовать!

А вот ситуаций, чтобы Олег Константинович вышел из себя, вспылал, обидел кого-либо, соратники Антонова не припоминают. «Такого я не слышал ни от кого — даже старших коллег, которые гораздо больше меня с ним проработали, — говорит Александр Васильевич, — это был чрезвычайно интеллигентный и корректный человек. Он для многих являлся образцом для подражания. И люди старались формировать в себе такие же черты, как у своего почитаемого руководителя. Особенно это касалось нас — молодых тогда специалистов».

И я подумала: может быть, в той исключительной коммуникативности Галуненко, о которой в один голос говорят все мои респонденты, и я лично наблюдаю в процессе совместной работы над этой книгой, есть частичка антоновского влияния? И мой собеседник согласен со мной в том, что Антонов — это не только ряд уникальных самолетов с мировой славой, а и целая плеяда учеников, последователей, единомышленников, которые вдохновенно продолжают его дело.



Каждый новый самолет с величественными буквами АН на борту, взмывающий в небо, самое яркое и непреложное тому свидетельство.

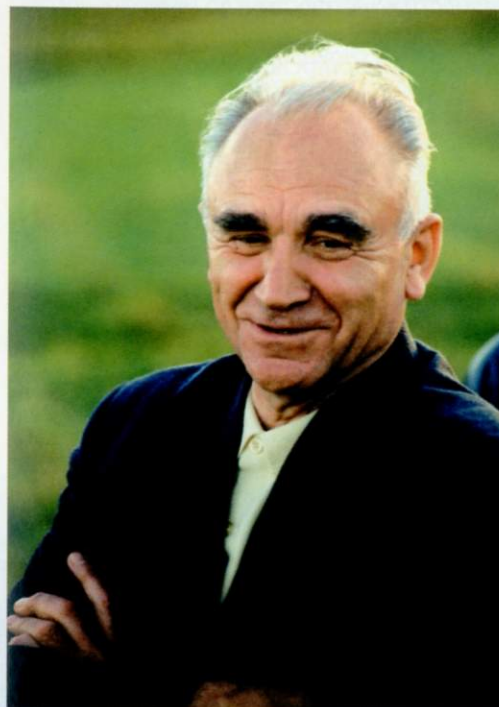
Петр Васильевич Балабуев

Бесспорно, что с уходом Олега Константиновича Антонова из жизни, в авиостроении завершилась особая эра, напрямую связанная с его конструкторским гением. К счастью, звезда предприятия, носящего его имя, в этот сложный момент не только не закатилась, но даже и не потускнела. Уже писалось (и в этой книге тоже) о том, что Олег Константинович удивительно тонко чувствовал людей. Скорее всего, именно этот дар помог ему не только сформировать вокруг себя сильную высокопрофессиональную команду, но и выбрать из числа соратников достойного преемника. Долгие годы работая вместе с ним, Олег Константинович ощущал рядом сильное, верное плечо, а уходя, знал, что передает дело в надежные руки. И, как всегда, не ошибся. Петр Васильевич Балабуев, приняв эстафету руководства предприятием, сполна оправдал оказанное ему доверие. Ему дове-

лось «вести корабль» в бури и шторма перестроечной эпохи и по мутной воде постперестроечного периода. Трудно даже предположить, что кто-либо другой мог справиться с этой миссией лучше. Или хотя бы так же успешно. Не только сохранить то, что досталось, но и — преумножить, пропуская через призму собственного таланта. Таланта не только организатора, менеджера, координатора, руководителя, но и, что особенно важно — самолетостроителя. Конструктора. Генерального. Гениального...

Успешность его трудового пути подтверждается многочисленными наградами самого разного ранга — от государственных до международных.

Герой Социалистического труда, Герой Украины, заслуженный деятель науки и техники, лауреат Государственных премий СССР, УССР, Украины, кавалер ордена Трудового Красного



▲ Генеральный конструктор П.В.Балабуев



Самым ярким примером его управленческого таланта, конечно, стало внедрение дополнительного источника финансирования деятельности АНТК (коммерческих авиаперевозок на своих «Русланах»), разрешение на которые Генеральный виртуозно добыл у самого М.С.Горбачева (об этой истории — в главе 18, «Ан-124 «Руслан»). В то время, когда от многих других знаменитых ОКБ советского времени остались только вывески, антоновцы, зарабатывая деньги эксплуатацией своих «Русланов», осуществляли коренное техническое перевооружение ОКБ, внедряя информационные технологии в проектирование и производство новых самолетов. И бюджет «проедания», такой популярный у многих коллективов той поры, миновал фирму Антонова. Ее конструкторам сменили кульманы на персональные компьютеры, объединив их в мощные компьютерные сети, позволяющие решать все задачи проектирования.

Решения на пике научно-технического прогресса воплощались в жизнь благодаря настойчивой позиции, дару предвидения, системному и глубокому мышлению талантливому руководителю. И еще целому ряду выдающихся личностных качеств. Хотя о сложном, непредсказуемом характере Петра Васильевича Балабуева ходили легенды, Александр Васильевич, на определенном этапе совместивший летно-испытательную работу с должностью помощника Генерального конструктора, имеет по этому поводу свою точку зрения:



▲ После успешного испытательного полета восстановленного Ан-70 в Омске



— Крутой характер Петра Васильевича — это, конечно, отдельная тема для разговора. Общение с ним никогда простым не было. Лично я на себе ощутил весь спектр отношений — от сугубо официальных до самых теплых и дружеских. Но, тем не менее, в основе его мировоззрения краеугольным камнем было заложено искреннее уважение к профессии летчика-испытателя. Которое, по-моему, добавляло мне, как его помощнику, некоторые преференции. Не скажу, что поблажки, но — большую степень доверия и уважения, чем многим другим — бесспорно. Понятно, что я, со своей стороны, принимал с чувством высокой благодарности это отношение и ко мне, и к нашей профессии. Хотя и не всегда наш брат оказывался на высоте, но Петр Васильевич, будучи исключительно категоричным в пылу праведного гнева, со временем неизменно становился великодушным.

Историй о его порой непредсказуемых поступках ходит множество. Я и сам мог бы порассказать... Тем не менее, обобщить их можно так: «Строг, но справедлив». Понимая это, я относился к своему руководителю с глубоким уважением и легко принимал любые проявления его личностных особенностей — и позитивные, и негативные.

Вопрос: «Своеобразие характера Петра Васильевича было самым сложным фактором в работе под его непосредственным руководством?»



▲ Договор с Российскими партнерами по Ан-148 заключен, обе стороны довольны



— Конечно, нет. С ним было непросто, но очень интересно общаться! Гораздо сложнее было то, что слишком много просителей пытались через меня решать свои вопросы... И очень часто, не имея возможности отказать в той или иной просьбе, я был вынужден обращаться напрямую к нему.

А он, будучи человеком проницательным и опытным, как правило, сразу определял кто и с какой целью обращался, но, тем не менее, чаще всего шел навстречу и помогал в самых разных вопросах.

Вопрос: «А Вы, будучи помощником Генерального конструктора, в решении каких именно вопросов помогали своему начальнику?»

— Я выполнял достаточно широкий объем поручений, в основном связанных непосредственно с летной работой АНТК. Полагаю, что с поставленными задачами всегда справлялся. Но, понимаете, только ожидать поручений — не мой стиль жизни. Поэтому выходил с собственными разумными инициативами, конструктивными предложениями. Порой даже приходилось силой убеждения преодолевать определенное сопротивление Петра Васильевича.

Вопрос: «А пример «из жизни» можно?»

— Распад Советского Союза создал для нашего предприятия массу проблем. Так, например, в нашем независимом государстве возникла специфическая брешь — отсутствовала отраслевая летная инспекция. Доложив Генеральному свою позицию по данному вопросу, я тут же получил встречное поручение: убедить и министерских чиновников тоже в необходимости создания такого органа. Принципиальную поддержку мы тогда получили, но, так как процедура создания инспекции оказалась сложной и длительной, требующей изменений в Положении о министерстве, то компромиссным решением замми-



▲ На авиационной выставке в Берлине, слева направо: И.Г.Минаев, Д.С.Кива, В.П.Теплов, Ф.М.Муравченко, В.П.Казаков, П.В.Балабуев, Ю.П.Клишин, В.М.Чепиль, К.Ф.Лушаков, А.В.Галущенко, М.Г.Харченко



нистра Минпромполитики стало временное возложение функций отраслевой инспекции на летную инспекцию АНТК (данное статус-кво, кстати, продолжается до сих пор).

Другой проблемой, возникшей в тот период времени, стало восполнение летно-испытательных кадров. Ранее, как Вы уже знаете, эта задача решалась через Школу летчиков-испытателей, которая являлась кузницей летно-испытательных кадров для всех предприятий Министерства авиационной промышленности СССР, в том числе — АНТК им.О.К.Антонова. Однако, в одночасье став для России «зарубежным предприятием», КБ Антонова стало вынуждено за подготовку специалистов в ШЛИ платить немалые деньги. Кроме того, в соответствии с существующими требованиями, все члены экипажей предприятия должны с определенной периодичностью проходить курсы повышения квалификации, которые, также на коммерческой основе, осуществлялись в Центре обучения гражданской авиации в Киеве.

Лично мне такая система поддержания и пополнения летных кадров казалась сложной, негибкой, экономически невыгодной. Идея создания собственного Центра была изложена Генеральному. Определенный опыт у нас уже был — на заводе в то время уже существовал Центр обучения рабочим специальностям.

Хотя данное подразделение и не могло быть перепрофилировано на подготовку летного состава, так как организация последней требует выполнения ряда специфических условий. Я предлагал идею создания автономного, расположенного вблизи аэродрома, нового учебного подразделения, полностью соответствующего всем нормам и требованиям, предъявляемым к Центрам летно-испытательной подготовки.

Генеральный конструктор изначально не поддержал эту идею, мотивируя тем, что задача КБ — создавать и испытывать самолеты, а не «заниматься школярством».



▲ Генеральный конструктор и его помощник по летным вопросам



Проведя значительную подготовительную работу, я предоставил руководителю аргументированные и убедительные финансовые расчеты, свидетельствующие об экономической эффективности этой затеи, в том числе — за счет использования под классы пустующих площадей предприятия, а в качестве преподавателей и инструкторов — своих же летчиков, инженеров и конструкторов.

Убедившись в рациональности предложения, Петр Васильевич поручил мне организовать инициативную группу специалистов, готовых взяться за подготовку соответствующих документов по созданию Центра.

Начиная «огород городить» я, в принципе, изначально ориентировался на некоторых своих соратников, будучи уверенным в их профессионализме и патриотизме. И не ошибся! С огромным энтузиазмом откликнулись на мою просьбу об организационной помощи бывший шеф-пилот нашей фирмы, Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР Юрий Владимирович Курлин и легендарный ветеран, бывший руководитель летно-испытательного состава нашего предприятия Афанасий Афанасьевич Круц. Бескорыстно, на принципе волонтерства, наши опытные пенсионеры энергично приступили к созданию Положения о Центре, составлению должностных инструкций и других необходимых документов.

Кандидатуру Юрия Владимировича я и предложил на должность руководителя создаваемой структуры. Однако начальник ЛИДБ не поддержал меня в этом вопросе, аргументируя почтенным возрастом соискателя. В рядах организаторов были специалисты и помоложе: действующие члены летного состава — летчик-испытатель Алексей Круц и штурман-испытатель Ярослав Ко-



18.03.2005 г. состоялся первый выпуск ЦПЛС (слева направо): Чеснюк А. А., Мигунов Р. В., начальник ЦПЛС Круц А. А., Замогильный В. Б., помощник Генерального конструктора Галуненко А. В., Доброродный А. В., Генеральный конструктор Балабуев П. В., Рябинин Е. В., Балабан В. П., Маляреца А. В., Чернышов Д. А., Наконечный В. Л., Мартемьянов Д. В., Антонов Д. В.



шицкий, которые активно работали над поиском аналогов необходимых нам программ и документов в других организациях. После моего доклада Генеральному был подписан приказ о назначении обоих: начальником учебного центра — А.А. Круца, а его заместителем — Я.И. Кошицкого.

Получив назначения, ребята с удвоенной энергией продолжили оформление документов, обеспечивающих функциональность и легитимность учебного центра. В это же время в одном из корпусов летно-испытательной базы на аэродроме Гостомель (Киев-Антонов) для обустройства нашего Центра был выделен целый этаж. Достаточно быстро там провели ремонтные работы, оборудовали помещение мебелью, компьютерами и другими аксессуарами, необходимыми для полноценного процесса обучения.

Финальным аккордом создания ЦПЛС (Центр подготовки летного состава) стала сертификация представителями авиационных властей Украины его учебных программ, классов, преподавателей, структуры.

Оформив соответствующие сертификаты, учебный Центр приступил к проведению первых теоретических занятий с первой группой обучаемых.

Вот так появилось в АНТК свое «орлиное гнездо», слава о котором быстро разнеслась не только по нашей стране, но и за ее рубежами. Центр прошел валидацию (подтверждение признания имеющихся сертификатов) авиационными властями Литвы, Казахстана, России и вышел на количественный уровень до



▲ Торжественное собрание по случаю первого выпуска ЦПЛС, слева направо: В.А.Ткаченко, А.А.Круц, П.В.Балабуев, А.В.Галуненко



50-60 учебных групп за год по различным видам подготовки. На сегодня в строй введены уже две группы летчиков-испытателей. Надеюсь, что успешный старт этого проекта, необходимого для Украины и укрепления ее авторитета на международной арене, предваряет достойный исторический путь, полный замечательных побед и достижений.

Конечно, были и поручения, не связанные с летной деятельностью. Например, своим приказом Генеральный конструктор назначил меня председателем комиссии по расследованию деятельности предприятия, работающего совместно с АНТК по поставке авиационного топлива. Петр Васильевич хотел предполагать объективной информацией о нарушениях, а, возможно, и злоупотреблениях, которые имели место в этой сфере. Я пытался отказаться от работы в таком направлении, мотивируя тем, что это не мое поле деятельности. Но Генеральный в том случае оказался непреклонен, и мне пришлось взяться за расследование. На основании полученных в результате проделанной работы выводов Петр Васильевич принял решение о прекращении деятельности СП.

Интересным и важным для судьбы самолета Ан-148 и модернизации Ан-124 было поручение возглавить группу экспертов из числа конструкторов и летного состава, получившую специфическое задание. Мы должны были промониторить ситуацию на мировом рынке бортового радиоэлектронного оборудования, и, изучив самые передовые достижения, выбрать те предприятия Украины и России, которые максимально соответствовали мировым стандартам. Объем и глубина работы — колоссальные. Тем не менее, мы успешно справились с поставленными задачами, определив наиболее оптимальных соразработчиков для Ан-148 и Ан-124.

Рассказ о работе под непосредственным началом Петра Васильевича можно продолжать долго. Он был инициативным, активным руководителем, стремящимся держать руку на пульсе всех значимых процессов, происходящих в АНТК. Помощникам и замам никогда не приходилось! Я скажу так: Петр Васильевич не просто сам «горел» на работе, но и других «зажигал»! Отдавая всего себя любимому делу и достигая значительных результатов, он ждал от окружающих его людей такого же отношения. Лично я горд и счастлив тем, что работал под началом такого яркого и неординарного человека. Глубоко признателен и преемнику Петра Васильевича — нынешнему Генеральному конструктору АНТК Киве Дмитрию Семеновичу за то почтительное отношение к фигуре Балабуева, которое он поддерживает в коллективе предприятия. Совсем недавно мы отмечали 80-летие со дня рождения Петра Васильевича. По поводу этой знаменательной даты по инициативе Дмитрия Семеновича была установлена мемориальная доска на стене дома, где жил Петр Васильевич, и вынесено на рассмотрение Киевского горсовета предложение о переименовании улицы Депутатской в честь Петра Васильевича Балабуева.

Буквально недавно мы отмечали еще один славный юбилей — 65-летие ГП Антонов. Присутствуя на торжественном собрании по этому поводу, я был ис-



крепне тронут вступительным словом Генерального конструктора Дмитрия Семеновича Кивы, который дал высокую оценку заслуг Олега Константиновича Антонова и Петра Васильевича Балабуева перед нашей страной, ее авиационной промышленностью и предприятием. Слова благодарности своим предшественникам за их неоценимый вклад и самоотверженный труд были с огромным энтузиазмом восприняты всеми присутствующими.

Глубокое искреннее уважение к предшественникам свидетельствует не только о преемственности и продолжении идей, но и о высокой культуре, человеческой морали, и, несомненно, делает честь любому руководителю. И мне приятно видеть, что Дмитрий Семенович из этой категории людей.

Дмитрий Семенович Кива

Моя просьба завершить повествование о триаде Генеральных конструкторов АНТК Антонова рассказом о Дмитрии Семеновиче Киве, к моему удивлению, вызвала у собеседника определенное замешательство, которое он



▲ Генеральный конструктор Д.С.Кива за рабочим столом

объяснил следующим образом: «Понимаете, мне достаточно сложно говорить о Дмитрии Семеновиче, как о Генеральном конструкторе — ведь после его назначения на эту должность мне довелось совсем недолго работать его помощником и вообще — в АНТК. Моя дальнейшая трудовая деятельность оказалась за пределами предприятия. О нашем знакомстве и первой совместной работе я уже рассказывал, вспоминая испытания Ан-28 (от автора: в главе 13. «Ан-28. Первая испытательная парта»). Дружеские отношения, которые тогда сложились, на протяжении многих лет работы на одной фирме, в одной, так сказать, связке, несомненно, сохранились, постепенно только усиливаясь у уважением к возрастающему профессионализму друг друга. Мы всегда находили общий язык и взаимопонимание, являясь единомышленниками и соратниками.



Поэтому назначению Дмитрия Семеновича руководителем предприятия лично я абсолютно не удивился. С моей точки зрения — по-другому и быть не могло, так как этот человек, 15 лет будучи первым заместителем Генерального конструктора П.В.Балабуева, являлся, собственно, его правой рукой. В результате, на предприятии авторитет Дмитрия Семеновича — неоспорим, опыт управления предприятием — непревзойден. Да и Петр Васильевич в своем заявлении министру об уходе на пенсию рекомендовал назначить на должность Генерального конструктора именно своего первого заместителя Д.С. Киву. Получается, что Дмитрий Семенович вступил в эту должность полностью «во всеоружии».

Лично я его успехам, искренне радуюсь, возникающим сложностям — сопереживаю и стремлюсь оказать посильную помощь (уверен — как и абсолютное большинство настоящих антоновцев). Надо отметить, что Дмитрию Семеновичу довелось принять руководство АНТК тоже в совсем не простое время. Эпоха политических страстей, вызвавших экономические и общественно-социальные трудности, которые приходится «разгребать» до сих пор. Так случилось, что я недолго оставался в качестве его помощника, уйдя в Верховную Раду. Но, получив определенную степень влияния народного депутата, стремился максимально оказывать содействие своему родному предприятию и его руководителю. Это был новый уровень взаимодействия, который, однако, не изменил нашей взаимной симпатии, а, с моей точки зрения, только усилил ее. Оказавшись в новой для себя сфере деятельности, я смог как бы со стороны оценивать ситуацию в отрасли, в том числе — на АНТК Антонова. И абсолютно объективно считаю, что Дмитрий Семенович — успешный руководитель, достойный правопреемник своих выдающихся предшественников. Более того — лично я не вижу ни одной альтернативной фигуры в украинском авиапроме, которая могла бы столь эффективно работать на данном посту. Ведь он умело сочетает отличные организаторские способности с конструкторскими. А это, согласитесь, чрезвычайно редкая комбинация! Наилучшим свидетельством его прогрессивной результативности являются продолжение и внедрение в серийное производство состоявшегося проекта самолета Ан-148; разработка, создание и проведение испытаний под его руководством нового Ан-158, а также — работа над перспективными моделями самолетов Ан-168 и Ан-178. Четкая позиция Генерального конструктора на развитие целой линейки типов и модификаций самолетов на базе удачно созданного Ан-148 — свидетельство дальновидной политики руководителя на завоевание сегмента рынка региональных самолетов. Я уверен, что сердца всех работников АНТК наполняются гордостью от того, что новые самолеты с брэндом «Антонов» по-прежнему являются образцами высококлассной конкурентоспособной авиационной техники, заставляющими многих ими восхищаться, уважая нашу державу».

Дмитрий Семенович пришел в авиацию по зову сердца. И в его трудовой книжке, как и у его предшественника, после окончания института (тоже Харь-



ковского авиационного), графа «место работы» содержит информацию об одном-единственном предприятии. В период с 1965-го по 1987 г. — инженер-конструктор, ведущий конструктор по самолету Ан-28, заместитель главного конструктора по машинам Ан-2, Ан-3, Ан-14 и Ан-28. В 1987—90 гг. — главный конструктор, руководитель программы по семействам самолетов Ан-28, Ан-38, Ан-72 и Ан-74. В 1990—2005 гг. — главный конструктор, первый заместитель Генерального конструктора. С 25 мая 2005 г. исполнял обязанности Генерального конструктора АНТК согласно приказу Министерства промышленной политики. 24 января 2006 г. был назначен Генеральным конструктором предприятия. Сегодня — Президент - Генеральный конструктор ГП «Антонов».

Награды и звания, полученные на протяжении этого доблестного трудового пути, свидетельствуют о его интенсивности и эффективности. Герой Украины с вручением ордена Державы, кавалер орденов «За заслуги» III, II и I степени, заслуженный деятель науки и техники Украины, лауреат Государственной премии, премии имени Антонова НАНУ, доктор технических наук, профессор, член-корреспондент НАН Украины, академик Академии инженерных наук Украины, лауреат общенациональной программы «Человек года» в номинации «Промышленник 2008 года» и многое другое. Кроме того, автор около 100 научных работ, имеет 18 патентов и авторских свидетельств.

Несмотря на колоссальную занятость, Дмитрий Семенович моментально откликнулся на просьбу Александра Васильевича об аудиенции, во время ко-

торой доброжелательно дал мне интервью в своем рабочем кабинете.

Конечно, больше всего меня интересовала точка зрения Дмитрия Семеновича на профессию летчика-испытателя, как таковую, а дальнейшая беседа пошла уж сама собой по указанному руслу. «Значение летчика-испытателя в деле создания самолета, — говорит Д.С. Кива, — трудно переоценить. Сегодня летчик-испытатель не просто испытывает воздушное судно, он — формирует облик самолета с самого начала его



▲ 2000 г., Берлин, соратники по работе Д.С.Кива и А.В.Галуценко



создания. Самые квалифицированные испытатели включаются в работу на том этапе, когда самолет существует еще только в мыслях и проработках. В проекте любой крылатой машины одной из самых главных составляющих является кабина экипажа, ее функции в итоге распространяются на все системы самолета и его характеристики. Алгоритмы и законы управления воздушным судном формируются на самом старте создания самолета, где ведущую роль играет мнение летчика-испытателя. Я должен сказать к чести Александра Васильевича, что он сам лично участвовал в решении именно такой ответственной первоначальной задачи, в том числе — и по нашему новому самолету Ан-148. На начальном этапе создания этой машины он, как опытный летчик-испытатель, вложил в нее свое мастерство, инженерный талант и эрудицию. Кроме того, фактически от знаний и опыта именно летчика-испытателя во многом зависит то, каким будет новый самолет, его возможности. Бывали случаи, когда на начальном этапе приходилось менять характеристики или расположение приборов, другое оборудование кабины из-за того, что летчик, вопреки расчетам конструкторов и инженеров, говорит: «Так нецелесообразно, лучше было бы иначе». Это бывает чисто субъективное мнение, базирующееся на опыте летчика-испытателя. Поэтому действительно высокопрофессиональный летчик-испытатель — это одна из ключевых фигур создания нового самолета. Подчеркиваю — в создании самолета. Именно летчик-испытатель. Это не просто летчик, выполняющий рейсовые полеты, который может великолепно пилотировать самолет по определенному маршруту. Это даже не каждый летчик-испытатель, а тот, который является еще и грамотным инженером. Были случаи, когда летчики в полном смысле слова спасали самолет при сложных ситуациях. В испытаниях часто происходят не просто отказы, а — отказы в сочетаниях. А



▲ Летный директор авиационной выставки АВИАСВИТ-2011 Евгений Галуненко



могут быть еще и сочетания неблагоприятных внешних условий. А летчик-испытатель должен со всем этим справиться и благополучно посадить самолет. Естественно, в этой профессии успешными могут стать только люди, которые имеют характер и мужество. Не зря этим людям достаточно часто присваивают звание Героев — раньше Советского Союза, теперь — Украины, России... Александр Васильевич внес в дело летных испытаний неизмеримо большой вклад: кроме собственного героизма и профессионализма, он еще и вырастил сына — отличного летчика-испытателя. Он у нас сегодня превзошел уже и отца. Я не хочу сказать, что в летно-испытательном мастерстве (об этом трудно судить), но в административном плане — точно. Евгений Александрович Галуненко — начальник нашей летной службы. И очень успешный!

Так сложилась судьба, что на моих глазах происходило становление не только младшего Галуненко, но и старшего. Я помню то время, когда на фирму прибыл выпускник ШЛИ (Школы летчиков-испытателей) Александр Галуненко — молодой летчик с такими румяными щеками и абсолютно трогательной способностью краснеть, когда смущался или что-нибудь еще... Он был очень скромный, пылливый, грамотный. Сразу включился в программу испытаний Ан-28, которую вел тогда наш опытный испытатель Терский Владимир



▲ Первый секретарь ЦК ПОРП Эдвард Герек знакомится с самолетом Ан-28

Иванович. Александр Васильевич какое-то время был у него «в учениках», но быстро освоился и стал сам проводить дальнейшие испытания. В тот период мы вместе побывали в Польше, где демонстрировали самолет первым лицам дружественной державы, в том числе — Эдварду Гереку (первому секретарю ЦК ПОРП), в процессе чего я стал свидетелем уникальной ситуации.

Авиашоу было как-то не очень корректно организовано, вследствие чего во время показательных полетов нашего самолета (командир экипажа Галуненко) воз-



никили непредвиденные трудности. Находясь в небе, наш Ан-28 внезапно оказался в окружении польских учебных самолетов, вылетавших на свою показательную программу. И я с замиранием сердца наблюдаю, как Александр Васильевич филигранно крутится на малюсеньком пятачке, избегая снующих со всех сторон «поляков», и в тех условиях умудряется аккуратно приземлиться на маленьком участке полосы! После, на этом самолете — Ан-28, мы вместе налетали очень много. Это и Кавказ, и Средняя Азия (практически все республики), и много-много других географических маршрутов и точек.

Я хочу отметить, что история Александра Галуненко как испытателя начиналась именно с Ан-28, который особенно дорог и мне, так как, будучи заместителем Антонова по легким самолетам, я являлся ведущим конструктором этой машины. А потом, испытав Ан-28, он очень быстро начал расти. По другим типам — до командира Ан-72, 74, «Руслана», «Мрии». Александр Васильевич провел много разных испытаний и фактически достиг непререкаемого профессионального авторитета. Несмотря на то, что по возрасту он был младше некоторых испытателей, но, тем не менее, его единогласно считали и, соответственно, кто прямо, а кто «за глаза» называли «Батя». Каждый летчик-испытатель сам по себе: по определению — личность. У нас там и полковники были, и Герои Советского Союза. Завоевать авторитет в такой среде — чрезвычайно сложно. А Александр Васильевич смог. С его мнением считались все испытатели. Он стал, даже я бы сказал — неформальным лидером. И эти

лидерские качества впоследствии дали о себе знать при назначении помощником Балабуева Петра Васильевича. Моим помощником он тоже был, но, к сожалению, непродолжительный период времени, так как ушел в более высокие эшелоны власти — в депутаты Верховной Рады. Несмотря ни на что, он был и остается человеком, на 100% преданным авиации. И это факт.



▲ 2011 год, друзья и единомышленники



Из его испытательной деятельности я лично ярче всего вспоминаю случай, когда во время испытаний им Ан-70 отказали четыре независимые электродистанционные системы управления самолетом, а он умудрился на единственной гидравлической системе благополучно посадить самолет. Это был тяжелейший случай. В одном из первых испытательных полетов. И один только этот случай заслуживал того, чтобы дать ему звезду Героя. А в его лётно-испытательной биографии — это далеко не единичный. Эта профессия — как никакая другая — связана с постоянным риском для жизни. К сожалению, некоторые погибают. Каждая такая трагедия — наша общая боль, но при этом я понимаю, как невозможно сложно переживать утрату друзей, особенно летчикам, которые продолжают свой рискованный лётный путь несмотря ни на что.

У нас с Александром Васильевичем — разные направления работы и разные виды деятельности (он — летчик, а я — конструктор), но связывают давние дружеские отношения, которые не ослабевают и не тускнеют со временем и при различных обстоятельствах.

Слушая рассказ Дмитрия Семеновича об авторитете Галуненко в среде летчиков-испытателей, я вспомнила такую стихотворную строку: «и даже Батей называли за рассудительность его»... Эти слова написал о трижды Герое Советского Союза Иване Кожедубе майор в отставке, ветеран Вооруженных Сил Александр Мартусович Брус, который посвятил себя исследованию жизненного пути легендарного аса. Он указывает, что именно так называли Ивана Никитовича между собой, невзирая на собственный возраст, те, кому довелось с ним служить и летать.

Кроме того — я была покорена обаянием Дмитрия Семеновича, его коммуникабельностью, искренностью и чувством юмора. Александр Васильевич со мной согласен — да, есть такая особенность у Генерального. И добавляет, что Дмитрий Семенович обладает замечательными человеческими качествами. Даже в такое сложное экономическое время он находит средства и возможности проявлять особую заботу о членах трудового коллектива, их семьях, ветеранах. Тонко реагируя на ситуацию, складывающуюся на рынке труда, огромное внимание уделяет кадровой политике, вопросам привлечения квалифицированных молодых специалистов, созданию для них благоприятных условий. То, чем АНТК отличается от всего другого мира, — это особая корпоративная культура. Дмитрию Семеновичу удастся сохранять и укреплять наилучшие традиции предприятия, используя при этом новаторские подходы и идеи. А главное, бесспорно то, что под его руководством предприятие продолжает отстаивать свои лидерские позиции в таком сложном и динамичном современном мире...



Глава 23.

Его именем названа планета

Круг летчиков-испытателей (по крайней мере, наших славянских стран из состава СНГ) — это достаточно тесное своеобразное сообщество. Здесь знают настоящую цену человеческим качествам, а друг о друге — если не все, то очень многое. Степень уважения обеспечивается не количеством наград и регалий, а реальным уровнем профессионализма, который каждый в состоянии самостоятельно определить по результатам и качеству работы. И есть общепризнанные авторитеты, чьи имена для каждого летчика-испытателя имеют непреходящую роль и значение. Без преувеличения — все настоящие авиаторы собственные встречи с этими «аксакалами небесных испытаний» хранят в памяти, как особые реликвии. Среди этой плеяды легендарных фигур — **Марк Лазаревич Галлай**. Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель, доктор технических наук, профессор, писатель. За время летной работы освоил около 125 типов самолетов, вертолетов и планеров.

Популярная российская газета «Известия» 12.04.04 писала так:

«Понятия «неизвестный Галлай» не может быть по определению. Летчик-испытатель Марк Галлай давал путевку в жизнь самолетам, представлявшим строгую государственную тайну, но сегодня эта техника стоит в музеях. Исследования, которые вел доктор технических наук Марк Галлай, давно рассекречены. Сорок с лишним лет назад полковник Галлай снял погоны, оставил самолетный штурвал и начал писать книги — так появился писатель Марк Галлай, благодаря которому весь Союз открыл для себя мир неба, летных испытаний, мир, где соседствовали романтика



▲ Молодой Марк Галлай

мужской работы и строгая проза научных расчетов. Эти книги можно смело снимать с полки, они не стареют.

Понятия «неизвестный Галлай» не может быть по определению. Он участвовал в таких событиях, что, как ни скромничай, в тени не останешься. Он был человеком, вспоминать которого друзьям больно — потому что его нет, но и сладко — потому что они знали его. А друзья эти — люди пишущие, снимающие, умеющие рассказывать... Через разные этапы советской истории было суждено пройти Галлаю, но у него достало ума и мужества ни в чем не замараться. Красивая судьба сильного и талантливого человека».

Документальный фильм о Марке Лазаревиче снял его лучший друг — Эльдар Рязанов, назвав свою картину «Единица порядочности — один галлай».

Опубликованная в СМИ биография (автор — Леонид Школьник) выглядит следующим образом: «Родился 16 апреля 1914 года в Санкт-Петербурге в семье служащего. По окончании средней школы работал на заводе «Красный Октябрь». О том времени сам Галлай писал так: «В полном соответствии со стандартом, установившимся в мемуарной и биографической авиационной литературе, я «заболел» авиацией еще смолоду. Читал все, что мог достать о самолетах, дальних полетах, известных летчиках. Немало времени проводил в Ленинградском аэромузее на Литейном проспекте, наизусть изучив все его экспонаты, начиная от «настоящего» носа летающей лодки М-9, отрезанного от самолета и установленного в одном из залов наподобие ростры старинной колонны, и кончая последней фотографией. Словом, вопрос о том, чему посвятить свою жизнь, был смолоду твердо решен мной в пользу авиации... Воздушный флот в то время как раз «входил в моду».

В 1932 году Марк Галлай поступил в Ленинградский институт инженеров ГВФ, в 1935 году перевелся в политехнический институт — на отделение аэродинамики. При институте был аэроклуб, и Галлай, естественно, стал его слушателем: прыгал с парашютом, летал на планерах и на самолетах У-2.

В 1936 году Марка направили на преддипломную практику в Москву, в ЦАГИ, где под руководством Макса Аркадьевича Тайца он защитил диплом. Перспективного молодого специалиста оставили работать в отделе летных испытаний. Тогда же в ЦАГИ из работающих там инженеров и техников стали готовить летчиков. Первыми среди них стали Алексей Гринчик, Марк Галлай, Николай Рыбко, Георгий Шиянов. Все они уже с сентября 1937 года приступили к работе летчиков-испытателей. Галлай проводит ряд весьма сложных и рискованных летных испытаний, связанных с неисследованными или малоисследованными в авиации явлениями.

С началом войны из летчиков-испытателей стали формировать боевые части и подразделения. НИИ ВВС тоже сформировал из своих летчиков два истребительных полка, а из летчиков-испытателей ЛИИ создали эскадрилью ночных истребителей. Хотя летчиков ЛИИ никто не учил боевому применению, они неплохо показали себя при обороне от налетов немецкой авиации летом



1941 года. В июле-сентябре Марк Галлай — летчик 2-й отдельной истребительной авиаэскадрильи (ПВО г. Москвы), совершил 10 ночных боевых вылетов на самолете МиГ-3 для отражения вражеских налетов. Сбил самолет противника («Дорнье-215») в самом первом бою над Москвой 22 июля 1941 года. В январе-марте 1942 года Галлай — заместитель командира авиаэскадрильи 128-го бомбардировочного авиационного полка (Калининский фронт), совершил 28 боевых вылетов на самолете Пе-2; в мае-июне 1943 — летчик 890-го авиационного полка (Авиация дальнего действия), совершил 7 боевых вылетов в качестве второго пилота самолета Пе-8 на бомбардировку в глубокий тыл противника. В июне 1943 года Марк Лазаревич был сбит над территорией, оккупированной врагом, и выпрыгнул с парашютом (получил серьезную травму позвоночника, ударившись о сосну). Нашел партизан Рогнединской партизанской бригады (Брянская область) и через 12 дней на самолете был вывезен за линию фронта.

К осени эскадрилья летчиков-испытателей была расформирована, а летчики занялись эвакуацией самолетного парка в Казань. Начальника ЛИИ комбрига М.М.Громова назначили командиром смешанной авиационной дивизии на Калининском фронте, и он взял с собой пять летчиков-испытателей ЛИИ, в том числе и Марка Галлая. Громов определил М.Л.Галлая в 128-й бомбардировочный полк на самолеты Пе-2. Бомбометание с пикированием для летчиков полка было делом новым, и Галлай помогал осваивать этот вид боевого применения. На Калининском фронте Марк Лазаревич за полгода сделал 28 боевых вылетов. В 1941 году за 30 вылетов присваивали звание Героя Советского Союза. Однако последовал приказ Верховного Главнокомандующего вернуть всех летчиков-испытателей к местам их службы.

Работа в ЛИИ сводилась, главным образом, к доводке и модификации серийных самолетов. В 1949 году первый вертолет Миля потерпел аварию. Летчик-испытатель Байкалов сумел покинуть машину, но получил травмы; пока он лечился, Миль пригласил на испытания Марка Галлая, который успешно провел испытания. Затем он же испытывал яковлевский вертолет Як-100. Опытные, классные испытатели, каким был и Марк Галлай, в то время вертолетов сторонились. Что же тянуло Галлая на эту принципиально новую, но ненадежную технику? Вероятно, желание познать это новое, азарт исследователя.

В послевоенные годы, кроме радостей победы и успехов восстановления страны, в жизнь вошли такие реалии, как «ленинградское дело», «дело Еврейского антифашистского комитета», «авиационное дело», «дело врачей». Отражением этих реалий была кадровая чистка в ЛИИ. Марка Лазаревича уволили приказом министра. Прямо о «пятом пункте анкеты» никто не говорил, формально ему, командиру отряда, инкриминировали гибель летчика-испытателя Ершова на самолете Ла-15, хотя аварийный акт свидетельствовал, что причину катастрофы выяснить не удалось.

И все же, вопреки всему, после смерти Сталина Марк Галлай вернулся в авиацию. Он проводил испытания первых советских реактивных истребителей,



дальних бомбардировщиков (в том числе реактивных стратегических). За мужество и героизм, проявленные при испытаниях авиационной техники, 1 мая 1957 года Марку Лазаревичу Галлаю было присвоено звание Героя Советского Союза. В 1958 году он был уволен в запас в звании полковника, а через год получил звание «Заслуженного летчика-испытателя СССР». Кстати, еще при жизни имя Марка Галлая было присвоено одной из малых планет.

С 1959 года М. Л. Галлай занимался научно-исследовательской работой в области динамики полета, был заместителем председателя методического совета МАП по летным испытаниям. Принимал значительное участие в подготовке первых вылетов, проработке программ и методическом руководстве летными испытаниями новых летательных аппаратов (Ту-144, Ту-154, Ил-62, Ил-76, Ан-22 и других)... В 1960-1961 гг. — работал инструктором-методистом первого отряда космонавтов. По профессиональному обучению навыкам... космонавта! Как точно сформулировал ближайший друг Марка Галлая — Эльдар Рязанов:

«Нужен был наставник... космонавтам. Чему же наставник может научить космонавта, сам ни разу не слетав в космос? Решили, что должен быть летчик-испытатель. И учить в первую очередь — быть готовым к внештатным ситуациям. Поручили это дело Галлаю...»

В это же время его первые повести печатает Александр Твардовский в журнале «Новый мир». Тогда это было безусловным признанием литературного таланта. Творчество Марка Лазаревича Галлая, ставшего для многих любимым писателем, также, конечно, было связано только с авиацией. И, пожалуй, во многом его заслуга в том, что мир летных испытаний и профессия испытателя привлекли к себе внимание широкой общественности. Он сумел в своих книгах и талантливо передать документальные факты, ценнейшие для истории советской авиации, и создать яркие образы.

Среди его книг: «Испытано в небе (Записки летчика-испытателя)», «Через невидимые барьеры», «Пер-



▲ Заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза Марк Лазаревич Галлай



вый бой мы выиграли», «С человеком на борту», «Жизнь Арцеулова», «Третье измерение», «Полоса точного приземления», «Небо, которое объединяет», «Я думал: это давно забыто».

Последнюю книгу Марк Лазаревич написал перед самой смертью. Даже не успев ее окончательно вычитать...

Александр Васильевич Галуненко гордится тем, что в период его учебы в ШЛИ, Марк Лазаревич был в числе преподавателей, приглашенных специально для работы со слушателями. А еще больше — неожиданной встречей со своим Учителем на борту «Мрии», которая получила свое продолжение в виде отдельного очерка Марка Лазаревича. Эту интереснейшую публикацию, не просто демонстрирующую литературный дар легендарного летчика-испытателя и доктора наук в одном лице, а еще и раскрывающую его личность и профессиональное мировоззрение, мы, конечно, приводим в полном объеме.

ПОД НЕБОМ ЕДИНЫМ

По совпадению, название этого далекого города, как и Сингапура, стало популярно у нас с легкой руки музы изящных искусств. Более тридцати лет назад по экранам всего мира прошел веселый, красочный, полный музыки и танцев фильм режиссера Фреда Цинермана «Оклахома», один из первых, если не первый, в ряду мюзиклов — таких, как «Ветсайдская история» и «Моя прекрасная леди».

Международный аэрокосмический салон «Эйроспейс Америка 90» проходил в аэропорту Уил Роджерс города Оклахома-Сити в июне. Штат Оклахома — это Средний Запад США, — не самый южный в стране, но, как мы вскоре убедились, один из самых жарких. Правда, сорокаградусная жара переносилась нами здесь легче, чем тридцатиградусная в Сингапуре. Возможно, помогала пройденная в Сингапуре «тренировка», а главное, невысокая влажность воздуха в сочетании с почти непрерывно дующим ветром.

Лететь в Оклахому мне предстояло не на пассажирском самолете Аэрофлота, а на гигантской «Мрии» (по-украински — «Мечта»). Конечно, это было гораздо интереснее. И хотя руководитель летной части нашей экспедиции, начальник Управления летной службы авиапромышленности В.И.Петров осторожно предупреждал меня об отсутствии на борту грузовой «Мрии» элементарного комфорта («Все-таки ваш возраст, Марк Лазаревич...»), пожалеть о назначенном мне месте не пришлось ни разу.

И вот «Мрия» стоит в начале многокилометровой взлетной полосы — той самой, с которой более тридцати лет назад я поднимал впервые в воздух дальний реактивный самолет ЗМ конструктора В.М.Мясищева. Полный взлетный вес того самолета превышал 200 тонн, что, помнится, было предметом нескрываемой гордыни как моей, так и всего нашего экипажа. Подобный вес был тогда рекордным.



А сейчас, стоя возле «Мрии», заместитель Генерального конструктора ОКБ имени Антонова Анатолий Григорьевич Буланенко, как бы между прочим, бросил: «Наш взлетный — 603 тонны»... Таких самолетов, способных поднять 250 тонн груза и перевезти его со скоростью 800-850 километров в час на 10000 километров, в мире больше нет. Естественно, возникает вопрос: а нужны ли они вообще и, если нужны, то сколько? Ответ на этот вопрос я получил позднее.

Пока же — просто люблюсь. Любуюсь на великолепное создание человеческого гения. Издали, пока мы ехали к месту стоянки «Мрии», она не казалась такой огромной, более того — воспринималась благодаря соразмерности своих частей как изящная. Что ни говори, а самолет — произведение не только науки и техники, но и искусства.

Один из моих друзей, которому я показал этот очерк, заметил:

— А ты весь, по уши, в своем родном военно-промышленном комплексе. Верный его сын. Лучше всяких разных самолетов для тебя ничего на свете нет.

Сказано это было явно «подначки» ради, но, тем не менее, заставило задуматься. Может быть, действительно так уж я врос в авиацию, в которой прошла большая и, наверное, лучшая часть моей жизни, что утерять способность взглянуть на нее объективным оком со стороны.

В последнее время выражение «военно-промышленный комплекс» стало почти ругательным. Чем-то вроде этакой черной дыры, поглощающей в огромных количествах народные деньги без какой-либо пользы для общества. И ведь действительно, нельзя не порадоваться тому, что переход к доктрине оборонной достаточности, да и общее потепление политического климата на планете открыли возможность сокращения расходов на создание военной техники, а накопленный в этой области интеллектуальный, технологический, промышленный капитал направить по пути конверсии (конечно, не так бестолково — по принципу «кастрюли вместо самолетов», — как бросились было поначалу, а, например, осуществляя частичный переход от строительства военных самолетов к строительству остро необходимых нам гражданских). Но просто пустить по ветру все, что ценой великих многолетних трудов имеет и, главное, умеет та же авиационная промышленность, было бы, на мой взгляд, бесхозяйственностью, граничащей с государственным преступлением. Кстати, во всем мире, даже сокращая серийное производство военных летательных аппаратов, нигде не свертывают деятельность исследовательских и опытно-конструкторских организаций. Берегут непрерывность процесса создания передовой технологии, а главное — мозговой потенциал ее создателей...

Предполагалось, что мы летим без посадки в Анадырь, где нас уже ждут наши спутники — два истребителя-перехватчика Су-27.

Дальше полетим вместе: выпустим истребителей в Анкоридж на Аляске, погрузим принадлежащее им наземное оборудование, посадим к себе их механиков — и полетим вдогонку. Так же поступим при вылете из Анкориджа в Сизэтл и из Сизэтла в Оклахома-Сити. Но в последний (почему-то в последний)



момент выяснилось, что Анадырь таких тяжелых самолетов, как наш, не принимает — не выдержит посадочная полоса. Правда, как всегда хорошо осведомленные механики высказали предположение, что полоса ни при чем, а истинная причина негостеприимности хозяев аэродрома заключается в нежелании делиться с нами весьма ограниченными резервами топлива. Так или иначе, первоначальный план пришлось изменить: летим в Петропавловск-Камчатский, а с истребителями встретимся по пути к Аляске в воздухе.

Назначенное время старта приближается, но все еще не прибыли американские штурманы-лидеровщики. Разумеется, дорогу в назначенное место наши собственные штурманы без особых затруднений прекрасно нашли бы и сами. Но еще за несколько дней до вылета было сказано, что без американского лидеровщика перелет через границу и дальнейшее следование над территорией США не разрешается.

Петров пытается связаться с московским консульством США — вдруг там знают о местопребывании пропавших штурманов. Бесполезно: день воскресный, никого в офисе нет. Принимается волевое решение: летим без американцев. Запускаются шесть могучих запорожских двигателей Д 18Т — таких же, как показанный недавно на выставке «Авиадвигателестроение 90» — и командир корабля, летчик-испытатель А. Галуненко идет на взлет. Перелет начался.

Попробуйте воткнуть в глобус одну булавку туда, где кружком обозначена Москва, а вторую — на Камчатку и натянуть между ними нитку — сразу убедитесь, что нитка протянется где-то в области высоких северных широт. Так — по дуге большого круга, ортодромии — мы и идем. На карте штурмана А. Поддубного названия: Нарьян-Мар, Диксон, Норильск. Слева низко над горизонтом не заходит в течение всего полета солнце.

Сию в кабине экипажа между летчиками. Александр Васильевич Галуненко работает испытателем уже полтора десятка лет. До Школы летчиков-испытателей авиационной промышленности летал на истребителях МиГ-21. И когда его после Школы распределили в ОКБ Антонова, поначалу огорчился. Но довольно быстро вошел во вкус. Сейчас нигде в другом месте не может себя и представить.

Летчики сидят в спокойных, ненапряженных позах. Поглядывают, вроде бы не очень пристально, на приборы. Спроси сейчас у них, какие где показания — наверное, не ответят. Но стоит показаниям какого-нибудь прибора выйти из нормы, будьте покойны, не упустят. Этот феномен давно известен: летчик пропускает информацию из зоны полусознательного в зону осознанного, только когда что-то не в порядке.

Я привержен к своему поколению летчиков-испытателей. На его плечи легло и внедрение реактивных летательных аппаратов, и освоение сверхзвуковых скоростей, и освоение вертолетов, и качественный скачок развития пилотажной и навигационной автоматики, и многое другое. Но не могу не видеть, насколько современный летчик-испытатель в среднем (об отдельных выпадах



в ту или иную сторону речь не идет) грамотнее, насколько свободнее ориентируется в электронике, динамике полета. Профессия прогрессирует.

Управление огромной «Мрией» неожиданно мягкое и легкое — прошли времена, когда летчик в поте лица своего крутил штурвал, преодолевая при этом не только сопротивление рулевых поверхностей, но и таская громоздкую, инертную систему тяг, тросов и качалок. На «Мрии» импульсы от отклонений штурвала и педалей передаются на исполнительные механизмы органов управления четырехкратно резервированной электросистемой.

Впрочем, братья за штурвалы летчикам вообще приходится практически только на взлете и посадке. Все остальное время машина управляется автоматически. Летчики А. Галуненко и Ю. Ресницкий время от времени — например, когда нужно перейти на другую высоту — дотрагиваются до какой-то кнопки или тумблера, а дальше действует автоматика. Так же и навигационные автоматы «сами» подают нужный импульс, когда нужно, согласно заложенной программе полета, изменить курс или устранить набежавшее пустяковое — хотя бы на сто метров — отклонение от заданной линии пути.

Я рассказываю эти, интересные, может быть, больше для специалистов, подробности потому, что вижу в них приметы принципиальных изменений в самой природе летной профессии. Все меньше требуется от летчика физической силы и ловкости — и все больше знания, интеллекта. Труд пилота все в большей степени приобретает черты операторского. Хотя, конечно, — оператора особого рода. Пока все идет нормально, современный пилот, как и всякий оператор, действует в рамках жесткой запрограммированности. Но стоит случиться чему-то, не отраженному в инструкциях, — это бывает у гражданского или военного летчика три-четыре раза за его летную жизнь, да и у летчика-испытателя, как правило, не более трех-четырёх раз в год, — как от него потребуются корректировка программы, принятие в нестандартной обстановке столь же нестандартных решений.

Нетрудно заметить, что привычка к жесткой запрограммированности своей деятельности и способность к творческой импровизации принадлежат к различным психологическим типам. Совместить их в одном человеке — задача чрезвычайно трудная. Однако хорошие летчики — совмещают. Приходится.

Но главным образом труд современного пилота, повторяю, операторский. Впрочем, почему только труд пилота? Похоже, что такая трансформация происходит едва ли не во всех сферах общения человека с созданной им техникой.

В Петропавловске возникли новые волнения. Это вообще — норма: за долгие годы службы в авиации я убедился, что, вопреки распространенному мнению, львиная доля всей достигающей нас нервотрепки возникает не в воздухе, а на грешной земле. То же произошло и сейчас. Прилетевший к нам из Анадыря начальник летно-испытательной станции ОКБ имени Сухого Ф. Шагизиганов сообщил, что летевший на двухместном Су-27 штурман... не получил визы.



Выход был, конечно, найден: второго штурмана «Мрии» С. Нечаева оперативно перебросили в Анадырь и дальше он, быстро освоив оборудование самолета Су-27, успешно выполнял обязанности штурмана нашей пары истребителей в течение всего полета в Оклахома и обратно.

Над Беринговым проливом пересекли линию перемены дат — вернулись из двенадцатого июня в одиннадцатое. Хотелось было порадоваться тому, что удалось таким способом удлинить свою жизнь на целые сутки, но вовремя вспомнилось, что на обратном пути придется эти сутки отдать.

На авиабазу военно-воздушных сил США Элмендорф у города Анкориджа пришли в сопровождении пристроившейся к нам еще над Беринговым проливом пары истребителей F-16. Вскоре в сопровождении другой такой же пары пришли и В. Пугачев с И. Вотинцевым на своих «Су-двадцать седьмых». Прошли бреющим полетом над полосой, красиво развернулись, сели и зарулили на стоянку рядом с нашим Ан-225.

Встречал советских авиаторов, показывал помещения базы и угощал обедом в офицерском клубе командующий авиацией Аляски «трехзвездный» генерал Макиннени — высокий, худощавый, сдержанно доброжелательный. Петрова, с которым они уже встречались, он приветствовал подчеркнуто тепло. В кабинете генерала на столе лежал номер популярного авиационного журнала



▲ Аляска, авиабаза Элмендорф. Слева направо: А.Галуненко, ген.Макиннени, В.Пугачев, С.Нечаев, ген.В.Петров, И.Вотинцев, крайний справа — М.Галлай



«Авиэйшен Уик», и на вопрос кого-то из гостей, читает ли хозяин кабинета этот журнал, последовал ответ, от которого на меня повеяло чем то марктовеновским: «Да, я узнаю из него, что делается в подчиненном мне хозяйстве».

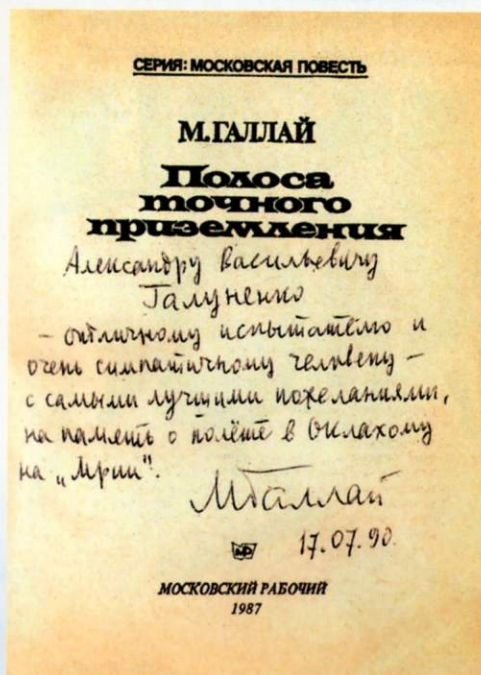
За обеденными столами в офицерском клубе, кроме командования базы и нашей делегации, сидело много авиационной молодежи, вплоть до чинов сержантских. Белые, черные, желтые — здесь все они перемешаны и, судя по их погонам, наблюдение Маяковского о том, что «белую работу делает белый, черную работу делает черный», — устарело. По крайней мере, на авиабазе Элмендорф вблизи Анкориджа.

Марк Галлай

А на книжной полке Александра Васильевича в память о том полете хранится подаренная автором книга с автографом.

P.S. И еще пару слов о том, как действительно тесен мир летчиков-испытателей. Однажды, случайно оказавшись в одной кампании с испытателем из России — ведущим летчиком-испытателем КБ Сухого Героем России Игорем Вотинцевым — задаю ему вопрос: «А с Героем Украины №1, Александром Галуненко, Вы знакомы?» И мой собеседник рассказывает эпизод из той самой эпопеи, о которой речь идет выше, в очерке Марка Галлая... Ну как тут, пользуясь случаем, не добавить в эту главу еще один штрих? Тем более, что в архиве Александра Васильевича нашлось и соответствующее фото.

— Конечно, у нас в России Александра Галуненко прекрасно знают! Это очень сильный летчик. Опытный. Я бы сказал даже так: испытатель академического плана. В ШЛИ я учился несколько позже него, но, тем не менее, считаю, что мы — «одного гнезда орлы». Я считаю его старшим товарищем и, конечно, зная уровень его работы, отношусь с большим уважением. Мы знакомы. Он к нам в Жуковский



▲ Памятный автограф, а одновременно — знак уважения и признания, который А.В.Галуненко особенно дорог



иногда прилетал. На авиасалонах встречались. Особенно памятная встреча — в Оклахоме, в 1990 году, куда мы с Пугачевым прилетели на своих Су-27. Интересным был уже путь туда. Мы летели из Анкориджа с Аляски в Сиэтл практически вдоль Кордильерских хребтов. Очень высокие горы. Мы летим на высоте больше 8 тысяч, а они — вот тут рядом. Рукой подать! Снежное величие и безмолвие...

Для меня лично это было первое настоящее американское аэрошоу. Атмосфера удивляла. Такая позитивная, дружеская. И полеты — интересные, захватывающие. «Мрия» под командованием Галуненко там летала, вызывая полнейший восторг. Людей собиралось всегда очень много. К нашему супергигантскому «Ан-225» и очередь выстраивалась соответствующая — самая многочисленная.

А в один из дней организаторы нам, представителям Советского Союза, приготовили сюрприз. Пригласили летчиков, которые участвовали в шоу, посадили в вертолет. Там кабина была огромная стеклянная, обеспечивающая отличный обзор. Минут 15 лету с обзорной экскурсией — и мы приземлились на травку возле большого необычного здания. «Вам, — говорят, — сюда». Захо-



▲ И.Вотинцев, Н.Садовников, А.Галуненко раздают автографы в Оклахоме, США, 1990 год.



дим — вроде ангара что-то. Только абсолютно непонятного предназначения. Какие-то перегородки по всему пространству. Не до потолка, а так, на уровне выше человеческого роста. Похоже на склад. И вот нас (я, Александр Галуненко, Коля Садовников, с которым они вместе из ШЛИ выпускались, и директор какого-то завода) посадили за столик возле стеллажей с какими-то папками, книгами. А перед нами — очередь. Огромная! Как оказалось — это все были желающие получить наши автографы. Кто с листком бумаги, кто с билетом аэрошоу, кто с буклетом, кто-то даже с долларовой купюрой, кто-то еще с чем-то, но задача одна — дать нам на этом расписаться. Причем люди — самые разнообразные: молодые и старые, с маленьким детьми и без, и так далее. Большинство выглядит прилично, адекватно. Но вот так всем интересно соприкоснуться с русскими, оставить себе что-то на память... При этом дисциплинированно, организованно, без суеты и толкотни они выстаивали в многочасовом ожидании! Мы, сильные физически мужики, уже устали расписываться, а наплыв желающих получить автограф все не иссякает! Да, а рядом с нами так же трудилась «Мисс Америка» какого-то там года. Она нам подарила свои фото с автографами и так же, как и мы, подписывала всем желающим то, что ей протягивали.

Вот так мы в одной команде с Сашей и «Мисс Америка», плечом к плечу, целый день делали общее, такое не типичное для нас, дело. Думаю, что он тоже запомнил эту историю...



Глава 24.

Параллели и пересечения

В этом разделе — интервью людей, достигших особых успехов в авиации. Тех, кто при этом особенно дорог Александру Васильевичу, пересекался с ним на земных и воздушных трассах авиационных карьер или шел «параллельным курсом», но в какой-то момент времени, вопреки законам геометрии, все-таки тоже выходил в точку пересечения с судьбой Героя Украины №1.

Надеюсь, что каждая из этих историй будет интересна для всех читателей этой книги, а молодым, влюбленным в авиацию, стремящимся к успешным взлетам, обретению крепких крыльев, покорению значительных высот — поможет найти «свою путеводную звезду», подсказку, руководство к действию...

Итак — истории и судьбы в алфавитном порядке....

Волк Игорь Петрович

Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР, летчик-космонавт.

Родился 12 апреля 1937 года в г. Змиев Харьковской области.

В 1956 году окончил Кировоградское военное авиационное училище летчиков.

В 1965 году — Школу летчиков-испытателей Летно-исследовательского института им. М. Громова в г. Жуковский. В этом же году стал летчиком-испытателем ЛИИ. Летал на всех типах отечественных самолетов истребительного, военно-транспортного и бомбардировочного назначения. Проводил исследования по доза-



▲ И.П.Волк перед стартом в космос

правке истребителей в воздухе. Первым в мире выполнил фигуру высшего пилотажа «кобра».

В 1977 году включен в группу специальной подготовки по программе «Буран». Первый испытатель полноразмерного аналога корабля «Буран».

В июле 1984 года в качестве космонавта-исследователя совершил полет на космическую станцию «Салют-7» с Владимиром Джанибековым и Светланой Савицкой.

Игорь Петрович пригласил нас в гости в свою московскую резиденцию. Находясь в процессе реабилитации после перенесенной операции, знаменитый космонавт физически чувствовал себя не очень хорошо, но к идее интервью для книги об уважаемом им человеке отнесся с энтузиазмом, хотя отвечал на вопросы с исключительно лукавой улыбкой и хитрыми огоньками в глазах. Как бы говоря всем своим видом: «Хотите верьте, хотите — проверьте»... Уже дома я перечитала целую кипу его интервью в различных СМИ и убедилась, что подавляющее большинство журналистов, так же как и я, столкнулись с этой многозначительной хитрецей. Игорь Петрович как бы умышленно заставляет читателя, слушателя «включиться» — анализировать, думать, строить собственные умозаключения. Что ж, включаемся в эту игру и мы с вами....

— Все мои достижения — результат случайностей. В аэроклуб я попал, потому что представители аэроклуба пришли прямо к моему порогу: «Если есть смелые — приходите к нам!» Сначала смелых оказалось много, а потом, когда выяснилось, что там надо еще и работать, и учиться — смелость многих начала таять, но я остался. Мне понравилось. Мало того, еще до наступления моего часа подниматься в небо, я сам напросился к одному из инструкторов полететь с ним в тренировочный полет. Это был инструктор Маер, который легко согласился выполнить мою просьбу, хотя я заметил, что остальные инструктора при этом посмотрели на меня с сожалением. Потом уже я узнал, что договорился о полете с рекордсменом особой категории — никто другой в нашем аэроклубе не пилотировал на таких перегрузках, как инструктор Маер. Но я выдержал весь пилотаж, на который попал, хотя и вывернул из себя все содержимое, как только на земле открыли фонарь самолета. Охоту летать это приключение у меня не отбило.

Родители мои (особенно мама) не очень приветствовали мое увлечение самолетами, поэтому на семейном совете, в который входили еще и мои дядья-офицеры, постановили послать меня учиться в Харьковскую артиллерийскую радиотехническую академию имени Иосифа Виссарионовича Сталина. Была тогда такая закрытая академия, в которую мне пришлось поехать. Водили нас, абитуриентов, там под охраной, строем. Экзамены сдавали мы в знаменитом здании Харькова, где сейчас размещается «Газпром». Мне оставалось сдать крайний экзамен — химию, когда произошел один инцидент. Над казармой, в которой нас держали, пролетали самолеты, завидев которые, я выпрыгнул с третьего этажа (вместе с другом Жорой) и устремился прочь. Нас, конечно, от-



лавливают, но отправляют домой. Вот такая случайность — не пролети тогда самолет, сидел бы я на командном пункте, наблюдал, как ракеты запускают... Или еще что-нибудь. А так — я вернулся в родной аэроклуб, где меня ожидала серьезная «головомойка», так как товарищи мои знали, что я отправился поступать, а инструктора своего я об этом даже не предупредил. Тем более, что способности к полетам у меня очевидно уже были, так как за месяц моего отсутствия ребята меня только-только догнали. Но это неважно.

В то время я хотел быть штурмовиком. Но начальник аэроклуба по этому поводу мне сказал: «Не повезло тебе. Штурмовые училища как раз исчерпали себя и преобразованы в вертолетные...»

Тогда, думаю, пойду в истребители! И опять — неудача. Начальник говорит, что в этом году на истребителей разнарядки нет. Выбор был предоставлен весьма ограниченный: либо Кировоградское бомбардировочное училище, либо можно остаться продолжать обучение в аэроклубе. Я выбрал первое и поехал в Кировоград. Случайно.

Как ни странно, по окончании училища назначение я получил в Бакинский округ противовоздушной обороны. Оказалось, что в этом округе было два полка: разведывательный и буксировочный. Мне было предложено право выбора. Кто же в том возрасте не отдал бы приоритета Ордена Ленина, Ордена Красного Знамени имени Кутузова разведывательному авиационному полку? Конечно, я отправился в разведку! Хотя в некоторой степени решение оказалось не совсем и верным — в буксировочном полку летали гораздо больше, а для летчика именно это самый главный фактор привлекательности... Но все-таки наступил очередной виток развития дальней авиации, и из нашего разведывательного полка сделали полк особого назначения (добавили две эскадрильи Ту-16 и одну Ту-4), отправив летный состав в Дягилево, переучиваться на поступившие типы самолетов. Если честно, я переучиваться не хотел. Но командир настоял, обещая скорейший ввод командиром Ту-16 (что в то время было процедурой достаточно сложной). Программу я ускоренно прошел, и командир свое слово сдержал. Но опять дальняя авиация пришла в немилость — ее начали реструктурировать. В итоге, я все-таки перешел в буксировочный полк. Это стало действительно подарком судьбы, так как здесь осуществлялась подготовка всех родов Вооруженных Сил — авиация, артиллерия, ракетные войска... В общем — для обеспечения всей этой деятельности летать приходилось очень много. Еще и облет границы — от Поти до Памира...

В то же где-то время на вооружение поступил новый самолет — Су-9. Для отработки его прицела требовались мишени. Традиционно в качестве мишеней тогда использовались поршневые самолеты Ту-2, которые летчик выводил в заданный квадрат, ставил на автопилот и выпрыгивал с парашютом. Для нового же самолета и мишени требовались реактивные. С парашютом из такого не выпрыгнешь — надо катапультироваться. А это большой риск для пилота и его здоровья. Решено было создать самолет, который автоматически взлетает и вы-



ходит туда, куда надо. Первый беспилотник. И вот меня назначили на эту работу. Так вот случайно повезло.

Так что первый автоматический взлет из города Красноводска осуществлял лично я. Начальник полигона так и не смог нажать кнопку автоматического запуска. Пришлось мне своим пальцем ткнуть. В процессе этой работы мне довелось познакомиться с летчиками-испытателями из Ахтубинска и случайно познакомиться с этой профессией.

Позже (тоже абсолютно случайно) у нас остановились представители Школы летчиков-испытателей Жуковского, которые перегоняли новые МиГ-21 в Мары, чтобы там произвести их испытания в жарких условиях. Меня буквально с волейбольной площадки позвали на разговор к старшему группы, который и рассказал мне, что представляет собой их Школа, и что именно сейчас Валентина Степановна Гризодубова подбирает себе молодых перспективных летчиков, желающих расти в профессиональном плане. Однако — предпочтение отдавалось тем, кто имел высшее образование. Мои же попытки учиться заочно в Московском всесоюзном машиностроительном институте командование жестко пресекло. В военную академию попасть тогда для меня было практически нереально — не имел еще ни требуемого налета, ни соответствующего звания.

Тем не менее, желание стать испытателем московские гости заронили в мое сердце. В ближайший же отпуск едем с другом — штурманом в Москву и настойчиво прорываемся к Гризодубовой. Она нас приняла, выслушала. Но от правила восвояси набираться налета и опыта.

Тут как раз приходит весть о расформировании нашего полка. Мне же помогает опять случайность: именно мне поручили доставить знамя полка в Москву. И я, попав в столицу, естественно, опять отправился к Валентине Степановне. Тут имели место определенные трудности, которые случай опять-таки помог преодолеть в мою пользу, в результате чего я демобилизовался из армии и стал слушателем ШЛИ.

Оучился. Начал работать летчиком-испытателем. Ситуаций разных было много, но вот одна из них случайно получила особое значение. Глупость маленькую я сделал. У меня закончилось на Су-9 топливо. Виноват, конечно, сам, но какая уж разница. Вариантов было два: либо катапультироваться, либо попытаться садиться. Я выбрал второе. Несмотря на то, что погода была ну очень скверная — умудрился сесть. Получил тогда по полной, как положено... А для себя сделал вывод: если смог в такую погоду, на таком самолете, то в принципе бездвигательная посадка — дело доступное. Нам она вообще-то была разрешена, но только в ясную погоду, при полной видимости аэродрома. Я же начал экспериментировать в облаках. Когда об этом стало известно руководству — меня опять вызвали «на ковер». Но не переубедили. Я из вредности уже теперь на любом типе самолета, заканчивая испытательный полет, выполнял посадки только без двигателей. Я же не знал тогда, что будет постановление Централь-



ного Комитета партии и правительства о создании многоцветной космической системы! А получилось — «попал в яблочко!» Когда отбирали персонал для работы над новым сверхважным проектом, выбор пал на «того идиота, который сажает без двигателей все самолеты». Вот так я и стал ведущим летчиком этого «Бурана».

От автора. Уникальная работа Игоря Петровича над проектом «Буран» вошла в анналы мировой космонавтики. И как в данном случае интересно пересекаются судьбы: Игорь Волк был ведущим летчиком-испытателем «Бурана», для транспортировки которого создали самый большой в мире самолет «Мрия», поднятый в небо летчиком-испытателем Александром Галуненко...

Прошу Игоря Петровича рассказать о его знакомстве с АНТК Антонова и А.В.Галуненко.

— Как летчик-испытатель Летно-исследовательского института я был однажды командирован в АНТК Антонова. Петр Васильевич Балабуев пригласил меня на макетную комиссию Ан-70 в качестве эксперта. Первую свою встречу с антоновскими летчиками-испытателями я бы назвал, мягко говоря, своеобразной. У меня с ними тогда разошлись мнения в видении современного облика кабины экипажа будущего самолета, его органов управления и организации рабочих мест членов экипажа. В итоге они настояли на своем, и кабина была сделана по предложенному антоновцами варианту. Так что в тот момент ребята меня, можно сказать, разочаровали своей несговорчивостью.

Но свое мнение об антоновских испытателях я все-таки изменил в лучшую сторону во время последующих визитов в Киев. Когда мне, например, довелось полетать на «Руслане» с Александром Галуненко. Это был еще один фрагмент работы над проектом «Буран» — освоение пилотирования самого большого самолета.

Скажу так: любой летчик-испытатель, который является ведущим у Генерального конструктора, по определению заслуживает только хороших слов. Да, их можно между собой сравнивать — у каждого есть свои индивидуальные особенности, но не профессиональные, а чисто личностные, человеческие. Одни являются людьми очень мягкими, другие — очень жесткими, третьи — слишком



▲ И.П.Волк в «Руслане»



требовательными, еще кто-то — слишком педантичными. В общем, как люди, все они — очень разные. А вот у Саши сочетание этих личностных качеств такое оптимальное, что в совокупности с его высоким профессионализмом действительно получается летчик-испытатель высшей пробы.

От автора. Так как Игорь Петрович является выпускником того училища, которое с годами трансформировалось в Государственную летную академию Украины (в которой я работаю), конечно, хотелось услышать больше слов в адрес alma mater.

— На первом же курсе, когда мы еще на Ли-2 летали, инструктор учил меня сажать самолет на 3 точки. Не у многих курсантов это получалось. Зато когда я летал уже в полку — я не понимал, как у летчика может не хватать 2,5 километра... И хотя командир полка как-то с подозрением косился на мои посадки, а я при этом был уверен, что делаю все по инструкции. Мне всегда хватало меньше двух километров... А спасибо за это мастерство кому говорить? Кировоградскому училищу летчиков и его инструкторам, которые меня научили летать!

Кроме того, Игорь Волк высказал собственную обеспокоенность современным состоянием системы подготовки летного состава на постсоветском пространстве: «Во время боевых действий легкораненым оказывали помощь в первую очередь, чтобы они скорее возвращались в строй и приносили пользу. Я считаю, что «государственной машине» необходимо срочно «повернуться лицом» к летным вузам, пока это еще целесообразно и «точка невозврата» не пройдена. Нельзя терять курицу, несущую золотые яйца! Национальная летная школа, такая как кировоградская, является огромным достоянием страны и требует особого внимания и заботы...».

Сосед по коттеджу Игоря Петровича, заглянувший во время нашей беседы на огонек — **Дейнекин Петр Степанович** (Герой России, Главнокомандующий Военно-воздушных сил Вооруженных Сил Российской Федерации с сентября 1992 года по январь 1998 года, генерал армии, заслуженный военный летчик СССР, доктор военных наук, профессор, действительный государственный советник РФ 1-го класса) тоже включается в разговор о Галуненко и антоновских разработках.

— Шел МАКС-97. В программе — показательные выступления многоствольного Ан-70. Я с огромной симпатией относился к Генеральному конструктору АНТК Балабуеву, высоко ценил и этот самолет, и те невероятные усилия, которых его судьба потребовала от Петра Васильевича. Поэтому лично попросил тогда Александра Васильевича показать Ельцину задний ход «семидесятки». Вот экипаж отлетал, завершил программу, закончил пробег по ВПП и остановился напротив трибуны. Я думаю: «Ну неужели Галуненко меня подведет?» Ан не тут-то было! Он включает реверс и рулит назад. Ельцин восторженно тогда сказал: «Понимаешь!». Поставленной цели достигли — внимание привлекли...

Чуть позже Петр Степанович рассказал еще и такую веселую историю.



— Игорь Петрович регулярно получает какие-то травмы. Так как я его очень люблю и обожаю, то постоянно вынужден, проявляя заботу, устраивать его в расположенный рядом авиационный госпиталь. Все медсестры всегда были без ума от Волка. Это было видно невооруженным глазом. И в очередной раз попав на больничную койку, однажды он на костылях взбирается на подоконник третьего этажа и через окно спрашивает у моей жены о моем местонахождении. Жена в это время во дворе кормила внука и жестом как-то изобразила: «улетел, мол». Волк в ответ тоже как-то позерски взмахнул руками и тут же исчез из окна — только костыли мелькнули. Внучек спрашивает:

— Бабушка, а кто это был?

Та отвечает: «Да Волк это, ешь давай!»

А на следующее утро я гуляю с внуком в этом же лесочке вокруг корпуса, и наш мячик катится к палисаднику под окнами. Внук робко так, на цыпочках идет за игрушкой и спрашивает жену Игоря Петровича, стоящую у входа в корпус: «Тетя, а это правда, что здесь волк живет?»

Завершая главу, мне захотелось привести здесь же фрагменты из материалов других авторов, помогающие лучше узнать легендарного Игоря Волка.



▲ С «Семидесяткой» знакомятся зам. Главкома ВВС России Ю.П.Клишин, зам. Министра обороны России А.П.Ситнов, Главком ВВС России П.С.Дейнекин, Министр обороны России И.Д.Сергеев в сопровождении экипажа Ан-70 (А.В.Галуненко, А.В.Андронов, начальник ЛИС М.Г.Харченко)



1. К.т.н. Вадим Павлович Лукашевич (Интернет-портал www.buran.ru)

«В ноябре 2003 года, в беседе Игорь Петрович вспомнил несколько эпизодов из своей биографии летчика-испытателя. В частности, речь зашла об испытаниях истребителя-перехватчика Су-27 на штопор. И.П.Волк подтвердил мои предположения, что именно он первый, что называется, случайно, выполнил уникальный маневр, впоследствии названный «коброй Пугачева». А дело было так: в ходе испытательного полета самолет на небольшой высоте и значительном угле атаки вышел на режим, когда перестал «слушаться рулей» и стал практически неуправляемым. В этой ситуации для строевого летчика был только один выход — катапультирование, но И.Волк попытался спасти машину, отключив систему автоматического управления (стабилизации) с ограничениями по выходу на критические углы атаки. Так как самолет Су-27 является первым статически неустойчивым отечественным самолетом, управляемость которого обеспечивалась бортовой цифровой системой автоматического управления, ее отключение добавило пилоту буквально «несколько процентов» управляемости. Начав форсировать двигатели с энергичным маневрированием по тангажу, пилот с удивлением обнаружил, что самолет, выйдя на далеко закритические углы атаки (более 100 градусов), не сваливается в штопор и возвращается к нормальному полету. Осмыслив произошедшее, И.Волк набрал высоту и уже сознательно повторил маневр, который до сих пор неизменно удивляет специалистов и публику на всех показательных выступлениях с участием Су-27».

2. Леонид Репин «Комсомольская правда» от 12.04.2007 г.

«Игорь Волк выделяется даже среди немногочисленных отечественных космонавтов, как грибовиков среди подберезовиков. Вроде в космос летал, в отряде состоял, а главная его работа была не на орбите, а на земле, после приземления, когда нормальных покорителей звезд отпаивают чаем с медом...

Звание Героя — за прогулку к звездам?

Вопрос: «Игорь Петрович, не обидно, что звание Героя Советского Союза Вы получили за не самую сложную свою работу?»



▲ Римас Станкявичус и Игорь Волк при подготовке к полету в космос



— Когда мне задают подобные провокационные вопросы, я соглашусь: да, мне дали Героя Советского Союза за удовольствие. У меня и правда был прекрасный отпуск за счет государства — одиннадцать дней смотрел на Землю с орбиты!, — В уголке глаза пролегает хитрая морщинка. — Это потом, уже после полета, прочитал о себе в газетах: мол, сколько я всего выдающегося сделал — и сам себя зауважал.

Вопрос: «Ну раз полет в космос был для Вас прогулкой, какую работу вы считаете самой сложной?»

— А работа не бывает «самая сложная». Работа бывает нужная или не очень. В летных испытаниях практически все работы непростые. Любая сопряжена с тем, что нужно получить что-то новое, что-то узнать либо довести, определить то, что еще недоопределено.

В 1984 году Игорь Волк летал на орбитальную станцию «Салют-7». Но главной его задачей было сразу же после приземления сесть за штурвал Ту-154, оснащенного системой управления «Буран», долететь до аэродрома в Ахтубинске (Астраханская обл.), а там пересестись на МиГ-25, приближенный по своим аэродинамическим качествам к «челноку». Инженеры спорили, какую систему управления устанавливать на наш «шаттл»: ручную, доверив пилотирование и посадку летчикам (так летают американские «челноки»), или полностью автоматическую. Эксперимент с Волком (или над Волком?) должен был дать ответ, смогут ли летчики после длительной невесомости управлять космической машиной.

Вопрос: «Как я понимаю, Вы, а спустя три года Анатолий Левченко доказали, что даже после довольно долгого нахождения в невесомости профессиональный пилот в состоянии посадить «Буран» в нужном районе?»

— Ну да. Хотя в моем случае все было не так просто. Наш «Союз» приземлился. По плану между посадкой и моим вылетом на Ту-154 должно было пройти меньше двух часов. А я минут двадцать болтался на ремнях в спускаемом аппарате головой вниз: спасательная бригада не смогла отвинтить отсек возвращаемого груза — это такой металлический ящик между мной и выходом, и меня им не вытащить. Пришлось выскальзывать оттуда самому методом полного выдоха. Ничего — выбрался.

Вторая задержка: у ребят, которые меня встречали, не было штанов и ботинок для меня. Я же в скафандре самолет не поведу! И без штанов — тоже! Комбинезон мне какой-то нашли, а обуви нет. Отнесли нас с Савицкой и Джанибековым в креслах в вертолет, хотя мы могли бы и своим ходом добраться. Но так — в креслах — положено. Взлетели. Я попросился управлять вертолетом. Прилетели на аэродром. А как дверь открылась — босиком пошел в Ту-154, который нужно было пилотировать. И улетел.

Вопрос: «И все босиком?»

Нет, в самолете-то мне ботинки дали. И я полетел на аэродром в Ахтубинск. А там уже стоит МиГ-25. Я из одной кабины перебежал в другую и стал отрабатывать другую программу — посадку МиГа по траектории, близкой к тра-



ектории «Бурана». Нормально все отлетал, без замечаний.

Ну а потом полетели обратно на Байконур. Вот тут уж я был не за штурвалом, сидел в салоне, пил шампанское...

На прощание Игорь Петрович подарил для музея академии одну из своих недавно опубликованных книг и просил передать коллективу следующее: «Курсантам же хочу сказать самое главное. Один из примеров периода перехода с поршневой авиации на реактивную. Нас убеждали, что будет это невероятно тяжело, поскольку ты сидеть будешь в носу, а крыльев не видно и все такое прочее... Кто поверил, что будет сложно — тому было сложно. Кто не поверил — легко справился. А преподавателям поэтому скажу: во-первых, не надо давить на сложности (даже там, где они есть, — надо рассказывать, как легче с ними справиться), а второе — не давить индивидуальность курсантов. Не нравится — гоняйте его, нагружайте, но не «усредняйте»!»

Квочур Анатолий Николаевич

Герой России, заслуженный летчик-испытатель РФ.

Краткое досье по материалам СМИ: «Русская летающая легенда», «летчик от бога» — так называют Анатолия Квочура отечественные и зарубежные специалисты и средства массовой информации. Он включен в десятку лучших летчиков-испытателей мира. За годы работы летчиком-испытателем общих налет Анатолия Квочура составил около 4 800 часов, из них испытательный — около 3 500 часов (в основном на самолетах-истребителях). Он освоил около 90 типов летательных аппаратов (с модификациями).

В ОКБ имени А. И. Микояна — с 1981 года. Участвовал в испытаниях самолетов МиГ-29 и МиГ-31, испытаниях ракет классов «воздух-воздух», «воздух-поверхность», испытаниях палубного истребителя МиГ-29К, в том числе с испытаниями систем авианосца «Адмирал Кузнецов», а также в испытаниях новейших образцов самолетов МиГ.

В 1988 году на авиационном салоне в Фарнборо Анатолий Квочур впервые показал фигуру высшего пилотажа — «колокол» на реактивном самолете.



▲ Заслуженный летчик-испытатель России, Герой России Анатолий Квочур



8 июня 1989 года на международном авиасалоне в Ле Бурже (Франция) во время демонстрации высшего пилотажа разбился новейший советский истребитель МиГ-29. Летчик-испытатель Анатолий Квочур успел катапультироваться.

В 1991 году перешел на работу в Летно-исследовательский институт в качестве летчика-испытателя и начальника лаборатории эргономики. В 1996 году стал заместителем начальника института по оборонной тематике.

В 1992 году для выполнения исследовательских программ по проектированию кабин и органов управления маневренных самолетов, спутниковой радионавигации, дозаправки в воздухе, сверхдальним беспосадочным перелетам, сверхманевренности и медицине Анатолий Николаевич создал пилотажную группу «Летчики-испытатели», которая в 1996 году была преобразована в Пилотажно-исследовательский центр и уверенно вошла в рейтинг лучших пилотажных групп мира.

В марте 1995 года Анатолий Квочур выполнил сверхдальний перелет на одноместном истребителе Су-27 в Австралию, а в июле и сентябре 1999 года — перелеты через Северный полюс по замкнутому маршруту.

В 1999 году Анатолий Квочур окончил Академию государственной службы при Президенте РФ, продолжая совмещать летную работу в качестве летчика-испытателя 1-го класса в ОАО «ОКБ Сухого» с научно-организационной деятельностью в должности главного конструктора ФГУП «Пилотажно-исследовательский центр» и первого заместителя начальника ФГУП «ЛИИ имени М.М. Громова».

Ведет большую научную работу по разработке радионавигационного комплекса, обеспечивающего качественно новое взаимодействие между летательным аппаратом и другими подвижными и неподвижными объектами, а также кабины модернизированного и перспективного истребителя. Обладатель трех патентов на изобретения.

Имеет воинское звание подполковника запаса».

Пообщаться с Анатолием Николаевичем удалось в уютной обстановке его частного дома в г.Жуковский Московской обл., куда он гостеприимно пригласил Александра Васильевича и К°

— Родился в Украине, в Винницкой области, Могилёво-Подольский район. Украинскими корнями горжусь. Место рождения — это ведь не просто территория, а еще — и особая энергия. Там, где я вырос, она была очень добрая для меня и плодотворная. Во-вторых, мне кажется очень важным и более древний исторический опыт. Славянская цивилизация имеет обширную историю существования, что воплощается в мудрости многих поколений. Кроме того, накопленный поколениями опыт дает возможность принимать более рациональные решения в экстремальных ситуациях.



Лично я в небо стремился с самого детства. Учился, занимался спортом, закончил Ейское авиационное училище летчиков. После училища — группа Советских войск в Германии: в течение двух лет служил в качестве летчика истребителя-бомбардировщика, затем — командира звена истребителей-бомбардировщиков. В 1975 году поступил в Школу летчиков-испытателей и связал свою судьбу с этой профессией.

С Сашей Галуненко познакомились еще в 1988 году. В Фарнборо. Они там показывали «Руслан», я, естественно, — пилотаж на истребителе. Но познакомились и в дальнейшем довольно часто «пересекались» на авиакосмических салонах в различных точках земного шара. В 1989 году в Ле Бурже встретились уже как родные. Там были и «Руслан», и «Мрия». Если мне память не изменяет, то Александр Васильевич был с Сережей Горбиком, ныне, к сожалению, покойным. А еще 2,5 месяца спустя после Ле Бурже мы вместе прилетели в канадский Ванкувер. Мы с Романом на двух МиГ-29, а Александр Васильевич с Сергеем — на «Мрии». Так вот: если раньше мы общались в суматохе авиасалонов, то здесь появилась возможность «присмотреться поближе». Я даже слетал с ними на Ан-225. Со стороны смотрится очень впечатляюще, когда они на этой махине отрываются от земли, показывают «сороконожки-шасси» и так плавно, красиво уходят в разворот. Очень интересно было посмотреть на это изнутри — и мне представилась такая возможность. Я посмотрел и машину эту в работе, и как



▲ Дружеская встреча коллег А.Квочура и А.Галуненко



действуют пилоты, которые ее первыми и поднимали, ощутил колоссальную мощь, которую до того разумом, конечно, понимал, но мечтал (мриял!) испытать на себе. Вот с тех пор мы и поддерживаем очень хорошие отношения.

Что меня больше всего впечатляет в Александре Васильевиче, так это сочетание колоссальных профессиональных качеств с качествами человеческими. Бывает, что у некоторых эти качества идут такой «вилкой» как бы, в разную сторону. Очень часто люди, имеющие за собой какие-то там заслуги и достижения, начинают регулярно напоминать о них обществу, окружению своему. А у Александра Васильевича этого совершенно нет. Если его не допросить с пристрастием, то и не догадаешься, какой это выдающийся человек. Ну, не расскажет он просто так ни о своих наградах, ни о своих подвигах и так далее... А содержание у него — колоссальное. И работа непосредственно им проведена — титаническая. И жизнь прожита, слава богу, еще не до конца, но уже с огромной пользой для общества. Его профессиональная жизнь наполнена глубоким содержанием. Трудным. Иногда — тяжелым. Иногда — опасным. Но при всем при том — однозначно творческим! Потому что летчик-испытатель в конструкторском бюро кроме того, что должен «чисто» выполнять задания, а еще и иметь творческое начало. Оно особенно важно при создании самолета, когда только-только формируется его облик, отрабатываются какие-либо решения на стендах, с конструкторами, на каких-то симуляторах. Здесь роль квалифицированного летчика-испытателя и у нас, и за рубежом неимоверно велика. Со времен Советского Союза изменилось очень многое. Однако неизменными остались как в России, так и в Украине подходы к этой необыкновенной профессии. Требования к нам, к нашему профессионализму. Хотя техника все время совершенствуется, внося определенные коррективы и в требования как к испытательскому, так и летному составу.



▲ Ас высшего пилотажа Анатолий Квачура

Сегодня я работаю над программой будущего. Направление, если охарактеризовать кратко — высокоточная навигация. Точнее, чем обычная спутниковая. Кроме того — вот уже пятый год участвуем в разработке Федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиации». А именно: работаем над разделом «Интегрированная модульная авионики», смысл кото-



рого заключается в том, что авионику можно компоновать, закупая элементы любого производителя и формируя из них требуемую комбинацию. Одним из элементов этой работы есть идеология авионики и ее использование на летательных аппаратах. Нами создано несколько стендов и так называемая «Летающая лаборатория» с элементами этой авионики, т.е. бортового оборудования будущего поколения самолетов. В этом комплексе особое место занимает кабина, позволяющая отрабатывать идеологию, формирование информационного управляющего поля, качественно новые решения. Цель этой программы заключается в том, например, чтобы летчик имел кардинально больше информации о происходящем, при этом получал ее в доступном, компактном виде, не перегружающем его мышление и восприятие. Мы в лаборатории умышленно усугубляем условия работы, заставляя летчика пилотировать вручную, принимая при этом максимальный объем информации: о состоянии бортовых систем, о текущих характеристиках пространства вокруг него и т.д. При этом наблюдаем, чтобы его основные параметры жизнедеятельности (частота пульса и другие) находились на приемлемом уровне. Естественно, что для такой работы одного летного опыта (даже самого неимоверного) мне было бы недостаточно. Я получил отличное инженерное образование: еще будучи слушателем ШЛИ, параллельно начал учебу в Московском авиационном институте. Я умышленно обращаю на это внимание, так как профессионализм Александра Васильевича тоже, насколько мне известно, базируется на глубоких инженерных познаниях, обретенных при получении соответствующего политехнического высшего об-



▲ После успешного полета А.Квачура Главком ВВС России, генерал-полковник В.Михайлов докладывает результаты Министру обороны РФ



разования. Это важно для летчика-испытателя — отлично ориентироваться в логике работы систем воздушного судна.

Хотя для эффективной работы над проектом и этого мало. Необходима команда квалифицированных единомышленников. Рядом со мной такие люди есть. Как правило — молодежь. Наше счастье, что у нас здесь, в Жуковском, есть филиал Московского авиационного института, обеспечивающий нам приток отличных, мотивированных и грамотных ребят.

Для системы высшего авиационного образования сегодня, на мой взгляд, особенно важно обучать молодежь так, чтобы она уже сейчас, на этапе своего обучения, формировала представление о том, что будет через поколение. Не только скрупулезно изучала текущий момент, но и стремилась заглянуть за горизонт. Пока ребята доучатся, придут на предприятия, адаптируются — техника успеет преобразиться до неузнаваемости. Летчик в полете строит концептуальный образ полета: не только как текущую картину происходящего, но и экстраполируя то, что будет через некоторое время при текущем раскладе. Так и авиационное образование должно постоянно стремиться давать своим обучаемым хотя бы некоторое представление о перспективных направлениях и тенденциях развития. Это касается не только летного состава. И наземный персонал тоже должен быть включен в эту систему. В идеале — этот инженер, зайдя в кабину экипажа, по состоянию бортовых систем должен понять что было, что есть и что надо делать... Возьмем, к примеру, такой экстремальный вид авиации, как авиация общего назначения. Прилетел на площадку — персонала особого нет. Летчик, имея современное образование, должен сам продиагностировать состояние воздушного судна и сделать собственные выводы. А еще лучше — чтобы машина сама сообщила ему все свои проблемы и пути их преодоления. А это все возможно при использовании определенных компьютерных программ. Мы этим в настоящее время не занимаемся, так как это, конечно, сопутствующий, но отдельный фронт работы. Хотя и очень важный! Самолет будущего должен обладать такими возможностями, чтобы его пилот мог без большого напряжения выполнить любое задание и, не покидая кабины, диагностировать любую техническую проблему. Речь идет о создании особого искусственного интеллекта, обеспечивающего безопасность полета. При этом к интеллекту летчика требования тоже возрастают. Они должны будут соответствовать друг другу — интеллектуальный летчик и интеллектуальный борт. Раньше с долей юмора, но считали, что «летчик должен быть тупой и мужественный». Сейчас же, 100 лет спустя, наступает качественно новая эра — высокий интеллект должен быть у всех, кто хочет покорять небо. Кроме технического совершенствования самолета и усложнения систем его управления, будут ужесточаться правила выполнения полетов. Воздушное пространство будет наполнено и переполнено. Это неизбежно приведет к тому, что еще больше возрастет сложность информационно-организационной компоненты работы летчика. Требования к дисциплинированности и ответственности возрастают в разы.



И еще — сегодня конструктор и летчик-испытатель должны опять объединиться в единое целое. Как было во времена Антонова, Королева... Тех великих конструкторов, которые начинали отечественное авиастроение, будучи пилотами, обладая особым чувством «летания». И именно это их вело к достижению полученных высочайших результатов. Михаил Петрович Симонов — выдающийся конструктор (от автора: Генеральный конструктор ОКБ Сухого с 1983; работая в ОКБ, принимал участие в создании бомбардировщика Су-24, штурмовика Су-25, руководил постройкой спортивных самолетов марки «Су», но более всего известен как один из главных конструкторов истребителя Су-27 и некоторых его модификаций) был пилотом, и еще будучи студентом, — руководителем студенческого КБ. В созданном тогда впервые в стране ОКБ спортивной авиации Михаил Петрович был главным конструктором и одновременно инструктором и летчиком-буксировщиком авиаспортклуба. Тогда такой симбиоз специальностей требовал от человека каких-то действительно неординарных качеств. Сегодня пилоту равнодушному надо просто уметь войти в какую-то базу данных и, получая интересующую тебя информацию, совершенствоваться, становиться криэйтором, предлагающим свои нестандартные решения. И такие возможности — меняют все человечество. Для прогрессивных идей существует целый фундамент информации — бери да пользуйся. В отличие от наших предшественников — действительно выдающихся людей, которые творили на базе собственных озарений, возможных только у гениев в результате непрерывных усилий, размышлений, творческого поиска и так далее. Первые создатели самолетов сами и испытывали свои творения, а уж потом появилась профессия летчика-испытателя, которая дистанционировалась, обеспечиваясь теперь автономным процессом. Сегодня требуется обратный процесс слияния. Я не говорю, что каждый пилот должен заниматься творческой работой, но уверен на 100 %, что

именно профессиональный испытатель должен создавать самолет будущего. Примеры в мировой практике уже есть. Это руководитель компании «Даймонд», известной на весь мир оригинальностью конструкции своих самолетов, — прекрасный летчик. Общаясь с ним, я получил необыкновенное удовольствие, получив в одном собеседнике и талантливую конструктора, и успешного летчика. Это



▲ Взлетает Анатолий Квочур



и Александр Васильевич Галуненко, который свой профессионализм летчика-испытателя чрезвычайно успешно привнес в эргономику самолета Ан-148... Со временем таких прецедентов должно становиться все больше и больше. Этого требует логика дальнейшего развития авиации!

Перед системой подготовки летного состава встают новые задачи. Как сделать так, чтобы не держать летчика в узде? Как сделать так, чтобы он был творческим человеком и сам развивал в себе нужные качества, понимая, что некоторые из них ему необходимы, хотя и могут понадобиться один единственный раз в жизни? При всем при этом — летчик должен дерзать! Если этого нет, то не будет успешности в данной профессии! И здесь очень многое зависит от отношения к делу, жизненной позиции инструкторов, командиров, преподавателей. Нужно иметь тонкий, индивидуальный подход к каждому курсанту. Личность каждого надо развивать, но — не в ущерб безопасности полетов.

Конечно, очень важно при организации учебно-воспитательной работы в летных училищах четко обозначить ориентиры для подражания. И Александр Васильевич Галуненко, на мой взгляд, — очень подходящая для этого фигура!

Кривов Георгий Алексеевич

Директор Украинского научно-исследовательского института авиационной технологии, доктор технических наук, профессор.

Георгий Алексеевич не относится к летному составу, как большинство героев данной главы, но при этом — он среди тех, кто особенно дорог Александру Васильевичу. Вот так сам успешный ученый в области авиационных технологий рассказывает об их взаимоотношениях.

— В текущей суете дней наших, некогда остановиться, оглянуться назад.

Но, тем не менее, есть в жизни каждого мгновения и минуты, которые мы помним и они являются своеобразными реперами — знаками, между которыми и натянута нить жизни.

В детстве — это был день, когда родители подарили мне маленького на расползающихся ногах, щенка — будущего красавца Дика.

Во взрослой жизни это были дни первых взлетов самолетов марки «АН» в создании которых довелось участвовать. И таких дней было немало: 9 июля 1976 года — взлет Ан-32; 31 августа 1977 года — взлет Ан-72; в 1983, 1994, 1997, 2004, 2010 г.г. соответственно Ан-74, Ан-70, Ан-140, Ан-148, Ан-158.

Особенно запомнился один из первых «моих взлетов» — испытательный полет Ан-72. Самолет уже на старте, двигатели свистят, колеса сдерживают тормозные колодки и он покачивается. В такие моменты особенно чувствуется твоя сопричастность к делу и личная ответственность за результаты испытаний. Лихорадочно перебирал в уме свои действия при экспериментальной отработке уникальной, на тот период, технологии осадки трубных заготовок для тяг управления самолетом и подкосов крыла, к которой имел самое прямое отношение. Как эти ответственные элементы проявят себя в полете?



Но особое место среди этих памятных дат, конечно, принадлежит первым взлетам мировых гигантов: Ан-124 «Руслан» в декабре 1982 года и Ан-225 «Мрия» — в декабре 1988 года.

Многие тысячи людей, сотни коллективов были непосредственно причастны к созданию этих уникальных летательных аппаратов. Но день первого полета это наиболее яркое и навсегда запоминающееся событие, знаменующее переход гениальной идеи и воплощение труда многих людей в материализованную и осязаемую мечту.

К слову сказать, в том далеком уже теперь декабре 1982 года, когда «Руслан», который в процессе проектирования несколько раз менял название — и изделие «200», и «400» и, наконец Ан-124 — разбегался по взлетной полосе к месту своего первого взлета, помнится, тоже были волнения.

Как себя поведут длинномерные — 25-метровые панели крыльев самолета-гиганта, впервые в мировой практике изготовленные из специального слитка и на специальной уникальной оснастке, обеспечивающей появление

так называемой «законцовки» — зоны утолщения на одном из концов, облегчающей получение высоконагруженного элемента стыка крыла с центропланом? В этой работе также была частичка моего труда и огромные усилия лучших специалистов металлургов и технологов той, тогда еще единой отрасли...

В такие дни первых взлетов, без сомнения, центральными фигурами события являются экипажи испытателей самолетов, в первую очередь — летчики-испытатели. Их кандидатуры на первый полет согласовывались на коллегии министерства авиационной промышленности СССР (позже — в профильном Министерстве Украины). Это командир экипажа докладывает Генеральному конструктору о готовности к полету и получает соответствующее «добро на взлет». Это, в конечном счете, от них в этот момент



▲ Сразу после приземления. На аэрокосмическом салоне МАКС-97 г. Москва. Галуненко А.В., Кривов Г.А., Елизавета Антонова (внучка О.К.Антонова)



зависит почти все, что определяет дальнейшую судьбу нового самолета. В их руках и их собственная судьба!

Стоя на поле, вблизи от готовящегося ко взлету самолета, я видел глаза пилотов, других членов экипажа.

Собственно, декабрь 1982 года — перед взлетом и уже потом после приземления «Руслана» в Гостомеле — для себя я могу назвать датой знакомства (тогда заочного) с Александром Васильевичем Галуненко. Он был вторым летчиком самолета-гиганта в том знаменательном полете. Потом были и первый взлет Ан-225 «Мрия» в 1988 году, и полет ее с воздушно-космическим аппаратом «Буран» на внешней подвеске в мае 1989 года, и первый полет самолета Ан-70 № 01-02 в апреле 1997. Здесь, в этих сверхуникальных и во многих подобных испытательных полетах, Александр Васильевич был командиром экипажа. При той еще, первой встрече, мне запомнилась какая-то особенная манера держаться — я бы сказал стеснительная, ненавязчивая, совсем небравая. Хотя я тогда уже знал, что в испытатели Александр Васильевич пришел из военных летчиков 1-го класса. Летал на многих современных истребителях: МиГ, Су, Як, был зам. командира эскадрильи.

А впервые довелось лично познакомиться с Александром Васильевичем в 1995 году, в экзотическом месте мира — в районе Персидского залива, в



▲ На авиакосмическом салоне в г. Москве. После демонстрационных полетов Ан-70 — Экипаж с участниками украинской делегации. В центре — Галуненко А.В., слева от него второй Кривов Г.А.



Объединенных Арабских Эмиратах, где в городе Абу-Даби нашему институту было поручено организовать авиационную экспозицию на военно-технической выставке «АЙДЕКС-95».

Там из чрева «Мрии», которую приземлил А.В. Галуненко, выгружалась самая разнообразная тяжелая и негабаритная военная техника. А потом было еще много подобных мировых авиакосмических салонов, где летчик-испытатель Галуненко Александр Васильевич демонстрировал уникальные возможности наших самолетов и собственный класс их пилотирования.

Почему-то мне особенно памятен Московский авиакосмический салон «МАКС-97» в 1997 году. Тогда Александр Васильевич вместе с российским коллегой пилотировал Ан-70. Казалось, что после того очевидного успеха, до совместного серийного производства — один шаг. К сожалению, подтвердилась известная мудрость С.Е.Леця: «В действительности все оказалось совсем не так, как на самом деле».

С тех пор произошло много всяческих событий. Нам довелось общаться, в том числе и семьями, бывать на многих встречах, собственных юбилеях, стать товарищами и, позволю себе надеяться — дружить. Мир, как говорят, разделяется на людей, которые потребляют, и тех, которые создают — passionaриев по Л. Гумилеву. Последних всегда меньше, к сожалению. Особенно в переломные моменты истории. В Евангелие, по этому поводу, также: «Жатвы много, а делателей мало».

Александр Васильевич без сомнения — «делатель». Он всегда и во все времена служил и творил любимое дело — «учил самолеты летать». Сейчас не устает доказывать, искать понимания и убеждать, что сохранение и развитие авиастроения — дело первостепенной важности для Украины. Делает это он с полной самоотдачей, в любых качествах — Первого Героя Украины, заслуженного летчика-испытателя, очень тонкого и чуткого Человека.

Неделько Сергей Николаевич

Ректор Государственной летной академии Украины
к.т.н., профессор

Данная книга обязана своим появлением именно этому человеку. И это не случайно. Все друзья и соратники Сергея Николаевича отлично знают, что его отличительной чертой является как раз активная конструктивно-преобразующая жизненная позиция. Это человек с кипучей энергией и неумным стремлением преобразовать к лучшему если не весь мир, то, как минимум — ту часть, которая находится в сфере его ответственности. Что самое характерное: Сергей Николаевич не только выдвигает идеи и строит «планов громадье», но и обязательно тут же определяет пути и возможности реализации задуманного.

Мне довелось общаться с его отцом — высококвалифицированным инженером-машиностроителем. Николай Петрович с улыбкой рассказывал о том, что из всех братьев (а в семье Неделько выросло трое сыновей) Сережа с са-



мого рождения был самым непоседливым и активным. Трудно найти секцию или кружок на близлежащей к дому территории, в котором не успел позаниматься Неделько-средний в школьные годы. Фотодело, акробатика, радиокружок, автоспорт, гимнастика, авиа- и судомодельные и многое другое. Достигнув определенных результатов и успеха в одном направлении, Сережа тут же переключался на следующее. И только «Школа юного авиатора» захватила непоседу всерьез и надолго. В выходные дни в специальном подразделении при Кировоградском летно-штурманском училище школьников ждала возможность слушать лекции по «взрослым» авиационным предметам, знакомиться с самолетовождением и конструкцией воздушных судов и т.д. Оказалось так интересно, что выбор «куда пойти учиться» разрешился сам собой. И совсем не потому, что старший брат первым отправился учиться на диспетчера. Сергей Николаевич в полной самостоятельности своей профориентации уверен на все 100%. «Я выбирал не столько профессию, сколько сферу деятельности, — рассказывает он. — Понял, что хочу связать свою жизнь с авиацией. И даже было не очень важно, на какую специальность идти учиться. На тот момент возникло чувство, что было бы, конечно, здорово испытать себя во всех авиационных профессиях... Но начал путь через труд диспетчера. И не пожалел нисколько!»

Успешно закончив в 1976 году диспетчерское отделение Кировоградского летно-штурманского училища ГА, получил направление в Киев. Работал авиадиспетчером в самом главном (следовательно — обладающим самым интенсивным воздушным движением) аэропорту Украины — «Борисполе». Работа — ответственная, сложная, напряженная — очень нравилась. Лично мне неоднократно приходилось слышать, как увлеченно мой руководитель рассказывает потенциальным абитуриентам о работе по управлению воздушным движением. И очень часто ребята, прибывшие поступать на другие специальности, поддавались восторженной убедительности Сергея Николаевича и меняли свой выбор в пользу «на авиадиспетчера». Но такой уж это характер — достигнув определенного успеха, он привык открывать для себя новые горизонты. Вот и отправился повышать свой уровень профессионализма в Ленинград — очно учиться на командном факультете Ленинградской академии ГА. Учеба увлекла так, что «транзитом проскочил мимо финиша» — получив диплом о высшем образовании, там же поступил в аспирантуру, защитил кандидатскую диссертацию. Откликнулся на предложение руководства и остался в северной столице России работать старшим преподавателем кафедры управления воздушным движением.

Однако сыновний долг тянул поближе к стареньким родителям. Получив в 1987 году приглашение возглавить кафедру управления воздушным движением в Кировоградской Государственной летной академии Украины (так стало называться учебное заведение, где когда-то получал специальность «диспетчера»), нашел в себе силы и мужество сменить престижный Ленинград на укра-



инскую провинцию. Зато теперь мама, которая сильно болела, и далеко немолодой отец оказались под его опекой — так душе было спокойнее...

При этом перемена места жительства не отразилась на ритме жизнедеятельности. Сергей Николаевич начал работу в привычном для себя темпе, вынуждая и окружающих сменить привычное для глубинки «плавное дрейфование» на активное движение «дальше, выше, сильнее». Он создает институт аэронавигации, открывает новые специальности, организывает курсы повышения квалификации и многое другое. При этом — становится проректором по учебной и научной работе, потом — первым проректором. Стремительное движение по карьерной лестнице было закономерным, но и оно целиком не исчерпывало внутреннего потенциала и жажды деятельности. Естественно, что Сергей Николаевич не мог оставаться в стороне от общественных преобразований в стране того периода времени. Он пошел в депутаты городского совета по мажоритарной тогда системе и, конечно, победил на выборах в местные советы. Две каденции работы в Кировоградском городском совете (4 и 5 созывы) добавили не только опыта и авторитета, но и изрядно пополнили список добрых дел, сделанных для родного вуза, коллектива, микрорайона и его жителей, всех кировоградцев. Конструктивная активность не осталась незамеченной. Город-



▲ На церемонии вручения атрибутов Почетного гражданина Кировограда своего ректора сопровождали курсанты ГЛАУ



ская община выразила Сергею Неделько самую высокую степень уважения и признательности — избрала Почетным гражданином Кировограда.

К вопросу об опыте организационно-руководящей работы. Он самым полезным для себя в этом плане считает период 2004-2005 года, когда занимал должность заместителя председателя Кировоградской областной государственной администрации по гуманитарным вопросам. Связи с родным учебным заведением, находясь на таком высоком руководящем уровне, Сергей Николаевич, тем не менее, не терял. Во-первых, помогал, чем мог, во-вторых, продолжал руководить родной кафедрой. В момент глобальной ротации кадров государственного управления (это были как раз те времена революций и переворотов) вернулся в ГЛАУ.

На этом жизненном вираже ту свою детскую установку («в авиации хотел бы испробовать все»), Сергей Николаевич умножил на взрослую позицию ответственности — «занимать руководящую должность в летном вузе должен человек, знающий летный труд не понаслышке» и пошел в Кировоградский отдел ТСО Украины (бывший ДОСААФ) получать свидетельство «Пилота-любителя». Мог ли бы он пройти летную подготовку у себя в академии? Бесспорно! Однако



▲ Первыми с избранием на должность ректора коллегу поздравили ректор НАУ Кулик Николай Сергеевич (справа) и первый проректор НАУ, депутат Верховной Рады Украины Луцкий Максим Георгиевич



в ту пору налет курсантам давался в таких минимальных количествах и очередь «на полеты» была столь велика, что для себя решил: «Лучше оплатить летную практику из своего кармана на стороне, чем долго ловить на себе косые взгляды: “у курсантов отнял”». Отучился, взлетел. Первый самостоятельный полет отметил на летном поле, выполнив с курсантами (некоторые из тех, кто учится в ГЛАУ, тоже получали налет за свой счет в ТСО) все существующие традиции. И — не только познал летный труд изнутри, но и с совершенно новой точки зрения рассмотрел и узнал ту молодежь, вместе с которой учился летать. Тогда укрепился в понимании: юноши, стремящиеся стать пилотами — действительно, в большинстве своем, настоящий «золотой фонд» нашей державы. То немыслимое богатство, которым надо дорожить и максимально рационально распоряжаться... В дальнейшем, став ректором летной академии, Сергей Николаевич достаточно часто в тех или иных ситуациях принимал решения именно через призму сформированного тогда на аэродроме отношения к курсантам-пилотам. Неизменно в их пользу. И неписаным девизом своей ректорской работы признал — «максимальное обеспечение возможности влюбленным в небо украинским мальчишкам и девчонкам освоить и получить летную профессию». А это, поверьте, являлось действительно сверхзадачей. Сев в ректорское кресло (чему предшествовала победа в выборах на конференции трудового коллектива — среди 3-х претендентов он набрал 98(!) % голосов), профессор Неделько получил возможность в полной мере оценить наследие, доставшееся от предшественников. И ужаснуться! На тот момент в летном учебном заведении с некогда мировой славой и авторитетом не оставалось ни одного действующего самолета. А задолженность по учебным полетам перед курсантами просто зашкаливала за мыслимые и немыслимые показатели... Сцепив зубы и закатав рукава, начал работать над восстановлением, возрождением и развитием собственной alma mater.

Постепенно, шаг за шагом, вытаскивал из прорвы самолетомоторный парк, преображал внутреннее содержание и внешний облик вверенного ему учебного заведения. Особое внимание — воспитательной работе. Поддержанию и формированию у курсантов той особой психологической сути, которая необходима для успешной работы в авиации. Как никто другой понимал значение надежности человеческого фактора в авиации и сложность ее обеспечения. И в этом направлении молодой энергичный ректор начал действовать креативно и масштабно. Очень скоро в учебном заведении вокруг установленного памяти Ивана Кожедуба гранитного знака, создается сквер авиационной славы, наполненный информацией о выдающихся авиаторах, так или иначе связанных с кировоградским летным учебным заведением и Кировоградщиной. Есть примеры для подражания!

Конечно, почетное место в этом информационном поле отводится Герою Украины №1 Александру Галуненко, который к этому моменту уже стал частым гостем летной академии. Сергей Николаевич уверен (и с ним трудно не согла-



ситься!), что общение курсантов с Александром Васильевичем — самый эффективный и убедительный воспитательный фактор из всех возможных. Поэтому с самых первых дней работы в должности ректора он стремился как можно чаще приглашать Александра Васильевича в летную академию. И надо отметить, что заслуженный летчик-испытатель всегда идет навстречу подобным просьбам. Он согласился войти в состав Наблюдательного совета ГЛАУ, начать работу профессором кафедры безопасности полетов. Первые же лекции необыкновенного профессора убедили ректора в его правоте — и курсантам, и профессорско-преподавательскому составу это общение стало очень важным и полезным. Выступающего каждый раз заваливали шквалом вопросов. Так и возникло у Сергея Николаевича желание, чтобы общество получило книгу, основанную на интервью с Александром Васильевичем... Что было поручено, конечно, своему помощнику по связям с общественностью.

В это же время начал реализовываться еще один патриотически-воспитательный проект неутомимого ректора ГЛАУ. В день 100-летия первого полета в небе Кироваграда (на тот момент — Елисаветграда) на территории учебного заведения была заложена аллея Авиаторов, на которой решено было отобразить



▲ В сквере авиационной славы у памятного знака И.Н. Кожедубу 9 мая 2011 года вместе с ректором ветеранов ГЛАУ поздравляет с Днем Победы заместитель председателя Наблюдательного Совета ГЛАУ, депутат Верховной Рады Украины Игорь Федорович Шаров



всю столетнюю историю покорения кировоградского неба в лицах, организациях, экспонатах техники и т.д. Александр Васильевич тоже активно включается в процесс создания задуманного уникального парково-развлекательного и познавательного комплекса. Подключает своих друзей — Главкома ВВС Украины С.И.Онищенко, директора Одесского авиаремонтного завода В. В.Юхачева и других авиаторов, заинтересованных в сохранении истории и популяризации авиации. Их стараниями на аллее появляется самолет МиГ-21 (на таких летали кировоградцы истребительного полка), ведутся переговоры по доставке сюда ряда других крылатых экспонатов.

Сергей Николаевич с гордостью показывает гостям результаты первого года деятельности по созданию аллеи: здесь установлены так же самолеты Ан-24, Як-40, Ил-28, информационные стенды об авиационных предприятиях города и выдающихся летчиках, создана музейная площадка под открытым небом с самолетами Ан-2, Ан-12, Ан-24, Як-18, Як-40, Як-52, Ил-76, Л-410, которые доступны для внешнего и внутреннего осмотра и изучения и многое другое. Но это только малая толика задуманного!

Приобретя в лице Александра Васильевича единомышленника и соратника, ректор летной академии еще больше уверился в возможности горы свернуть.

— Александр Васильевич — образец не только для молодого поколения, — убежден профессор Неделько. — Каждый ответственный гражданин должен именно по нему сверять свой курс и свою судьбу. Правильной ли я иду дорогой,



▲ Для личного общения с «любимым профессором» ректор С.Неделько использует каждую возможность. На Киевском авиасалоне АВИАСВИТ



если хочу настоящего авторитета и успешности? И может оказаться, что подкорректировать собственное мировоззрение никогда не поздно. Как и учиться у Героя № 1 не только мужеству, но и — честности, прямолинейности, отношению к жизненным сложностям, семье, работе, обществу. Я неоднократно имел возможность лично убедиться в том, как благотворно влияние Александра Васильевича на окружающих людей — от мала до велика. В нашем обществе, к сожалению, произошла деформация «примера для подражания». С телеэкранов молодежь призывают равняться то на бандитов, то на олигархов. А истинная ценность — вот она. Человек, сваявший собственноручно свою необыкновенную судьбу, победивший себя и обстоятельства. И пока есть среди нас такие «правофланговые» — наш долг обеспечить максимальное равнение на настоящих Героев. Только так мы сможем выправить отношение к жизни нашего юношества, восполнить воспитательный вакуум, обеспечить Украине и ее авиации достойный завтрашний день.

Онищенко Сергей Иванович

Командующий Воздушными Силами Вооруженных Сил Украины
генерал-полковник



▲ Главнокомандующий ВС ВСУ, генерал-полковник С.И. Онищенко

Интервью с действующим Командующим Воздушными Силами Вооруженных Сил Украины я начала с уточнения: «А правда ли, что Вы, невзирая на звание и должность, продолжаете самостоятельно летать?»

— А как же иначе? — удивляется Сергей Иванович. В первую очередь я — летчик. Моя профессия была предопределена еще до моего рождения. Судите сами: ну кем еще мог стать мальчик, который родился 23 февраля в семье летчика-фронтовика в авиационном гарнизоне Чугуев (Харьковская область)? Рокот самолетов я слушал вместе с колыбельной матери. И с самого детства самолеты стали для меня особой страстью. Я мог рассматривать их часами, собирал фотографии, карточки с авиационной техникой. Моими кумирами были легендарные летчики, Герои Советского



Союза, асы — Иван Кожедуб, Александр Покрышкин и, конечно же, мой отец. До сих пор помню каждое слово его историй о войне и тех боевых операциях, в которых он принимал непосредственное участие...

К моменту окончания средней школы судьба забросила нас в Кировоград. Тоже город с выдающейся авиационной историей! Параллельно с учебой в школе, учился летать в ДОСААФе и занимался на подготовительном отделении Кировоградского летно-штурманского училища: очень престижного и авторитетного в те годы учебного заведения. Успешно сдав выпускные экзамены подготовительного отделения, оказался в списках тех, кто поступил на штурманский факультет, но радости от этого не испытал. Я ведь мечтал стать военным летчиком! Несмотря на то, что уже получил форму курсанта гражданского воздушного флота, отправился в военкомат с просьбой направить меня в военное училище. Просьбу удовлетворили. А вот надежда на то, что буду зачислен без экзаменов, по уже полученным результатам, не оправдалась. Пришлось заново пройти весь отбор вступительной кампании Харьковского высшего военного авиационного училища. Это было совсем не сложно на том эмоциональном подъеме, который сопровождал меня на этот раз. Учился успешно. Во главе угла стояли полеты. Ради них готов был свернуть горы. После окончания училища в 1975 году был направлен летчиком истребительного авиационного полка.

Началась настоящая летная школа, знаковыми событиями которой стали получение первого класса, первый пуск управляемой ракеты, первая сбита мишень...

Занимался любимым делом и стремился к профессиональному мастерству, самосовершенствованию. Хотя и было все далеко не так уж гладко: приходилось садиться на «брюхо» без шасси, во время полета «вылетала» лопатка турбины двигателя боевого самолета. Действовал штатно, четко по инструкции.

Когда служил на Дальнем Востоке, мы часто сопровождали американские самолеты-разведчики, которые находились хоть и в нейтральных водах, но недалеко от нашей границы. Задача состояла в том, чтобы подойти максимально близко, посмотреть номер самолета и передать «на землю», какой именно борт сопровождает. Бывало такое, что во время учений авианосец заходил в советские территориальные воды. Нашей задачей в таких случаях было подойти поближе и «отогнать» судно. Это было стандартной процедурой. А о некоторых выполненных заданиях до сих пор не стоит говорить.

Когда «холодная война» закончилась, ситуация кардинально изменилась. Мы создали единую систему управления и обмениваемся информацией о воздушной обстановке с Румынией, Польшей, Белоруссией, Россией, решается вопрос о слаженных действиях с Турцией. Скажем так, мы обладаем всей информацией о том, кто и где летает в 100-километровой полосе от государственной границы. А наши соседи знают о наших полетах. Поменялся и круг задач. Сегодня огромное внимание уделяется форс-мажорным обстоятельствам, участию военных самолетов в миротворческих операциях.



Во время собеседования накануне моего назначения Президент Украины — Верховный Главнокомандующий Вооруженными Силами Украины Виктор Янукович поставил задачу: поднять уровень боеспособности Воздушных Сил и обеспечить нормальное техническое состояние, восстановить группу «Украинские соколы» и выполнить все международные договоры по перевозке.

От автора:

По окончании в 1983 году Военно-воздушной академии им. Ю. Гагарина Сергей Онищенко служил в должностях командира эскадрильи, заместителя командира истребительного авиационного полка, формировал первый авиаполк на Су-27 в Дальневосточной воздушной армии, командовал истребительным авиаполком, был заместителем командира авиационной дивизии на Дальнем Востоке в городе Уссурийск.

В 1992 — 1995 годах проходил военную службу в управлении боевой подготовки управления Военно-воздушных сил Украины в Виннице, далее продолжил обучение на факультете подготовки специалистов оперативно-стратегического уровня Академии Вооруженных Сил Украины.

В 1997-м перспективного летчика назначают командиром истребительной авиационной дивизии, а уже в 1998 году — командующим авиационного корпуса во Львове.

Далее, с 2002 года, генерал-лейтенант С.И. Онищенко занимал должность заместителя начальника аппарата управления боевой подготовки Главного командования Военно-воздушных сил ВС Украины, а после создания в 2004 году нового вида Вооруженных Сил Украины был назначен на должность первого заместителя Командующего Воздушными силами ВС Украины.

Указом Президента Украины от 12 августа 2010 года № 814/2010 генерал-лейтенант Сергей Онищенко назначен на должность Командующего Воздушными силами Вооруженных Сил Украины.

Уточняя: «Удалось ли обеспечить выполнение наставлений Президента Украины?»

— Скажу так: сегодня мы готовы к выполнению любой задачи, которая будет перед нами поставлена. Благодаря политике Президента Украины, министра обороны Украины, начальника Генерального штаба — Главнокомандующего Вооруженными Силами Украины мы в сжатые сроки серьезно улучшили уровень исправности техники, удалось «поднять на крыло» молодежь. Основной костяк летчиков, несущих боевое дежурство, тоже в соответствующей форме. Поэтому я уверен в том, что у нас достаточный потенциал для решения любых задач. Украине необходима профессиональная армия. Воздушные Силы у нас всегда были профессиональными. Летчика готовят как профессионала. Техника, связиста тоже ...

Мы плотно сотрудничаем с нашими авиазаводами. У нас самолеты не просто ремонтируют, но и одновременно модернизируют. Так, если раньше самолет был предназначен исключительно для работы с воздушными целями, то после



модернизации он может вести огонь и по наземным объектам. При этом заводом полностью совершенствуется навигационная система, повышающая точность выхода на цель. Модернизацией мы поднимаем боевой потенциал каждого самолета. В планах также поступление на вооружение Воздушных Сил Вооруженных Сил Украины новой авиационной техники.

Даже неспециалистам понятно, что создание и внедрение в серийное производство авиационной техники — сложный, дорогостоящий и долговременный процесс. Приятно осознавать, что Украина по праву может называть себя авиационной державой, а продукцию конструкторского бюро «Антонов» признают одними из лучших достижений мирового авиастроения. Я низко кла-



▲ Среди приоритетов работы — совершенствование системы профессиональной подготовки будущих офицеров ВВС. Парад, посвященный 80-летию Харьковского университета Воздушных Сил принимают: (слева направо) мэр г.Харькова Г.А. Кернес, дважды Герой Советского Союза космонавт А.А.Леонов, маршал авиации, последний министр обороны СССР Е.И.Шапошников, командующий Воздушными Силами Вооруженных Сил Украины С.И.Онищенко



няюсь за самоотверженный труд конструкторам, самолетостроителям таких уникальных самолетов, как Ан-124 «Руслан», Ан-225 «Мрия», Ан-70.

Особые слова благодарности и почтения — летчикам-испытателям, которые, рискуя собственной жизнью, вкладывают в новые машины все свое мастерство, инженерный талант и, без преувеличения, — душу. Именно их бесценный опыт позволяет передать конструкторам «характер» летательного аппарата, провести его усовершенствования и является залогом дальнейшей успешной эксплуатации сложной техники.

Одним из таких Летчиков с большой буквы является человек-легенда, мужеством и профессионализмом которого я искренне восхищаюсь, — Герой Украины с орденом «Золотая Звезда» № 1, заслуженный летчик-испытатель СССР, заслуженный мастер спорта СССР международного класса, кандидат технических наук, депутат Верховного Совета Украины 5-го созыва Александр Васильевич Галуненко.

Без преувеличения скажу, что все военные летчики-украинцы бывшего Советского Союза с гордостью восприняли известие об установлении Алек-



▲ Всегда есть, что обсудить Главкому ВВС и Герою Украины



сандром Васильевичем 110 рекордов на выдающемся самолете Ан-225 «Мрия», за что его имя было занесено в Книгу рекордов Гиннеса. В 1997 году Галуненко стал ведущим летчиком-испытателем второго экземпляра уникальной машины — военно-транспортного самолета Ан-70. Он согласился, хотя прекрасно представлял опасность этого шага. За многие годы своей летной работы Александр Васильевич дал путевку в небо многим самолетам, но можно без преувеличения сказать, что на этот раз он должен был выполнить самую сложную испытательную работу. Он понимал, что берет на себя огромную ответственность не только за труд многотысячного коллектива АНТК, но и за престиж Украины. Летчик с честью справился с возложенной на него миссией — экипаж Галуненко успешно демонстрировал новую машину на авиационных выставках в Европе и России.

За личное мужество и героизм, проявленные при испытаниях Ан-70, Александра Васильевича наградили высокой российской наградой — орденом Дружбы, а Украина оценила заслуги своего верного сына орденом «За заслуги» III-й степени, а в последствии, он стал и первым Героем Украины.



▲ С.И.Онищенко принимает гостей на вверенной ему территории



Воздушные Силы Вооруженных Сил Украины с нетерпением ждут поступления на вооружение нового военно-транспортного самолета Ан-70. Для меня лично слова Александра Васильевича: «Это замечательный, уникальный самолет» является его лучшей характеристикой.

Я, зная, что мой собеседник также награжден высокими государственными наградами — орденами Богдана Хмельницкого III-й степени и Красной Звезды, многими медалями и знаками отличия Министерства обороны Украины, понимая, что генералами и Командующими видом ВС Украины так просто не становятся, продолжаю поиск ответов на самые ключевые вопросы данной книги:

— Чем же, на Ваш взгляд, обеспечивается профессиональная успешность летчика? Что необходимо сегодня для совершенствования «человеческого фактора» в кабине самолета?

— Чтобы быть профессионалом, в любом деле, нужно напряженно трудиться. Хлебороб должен каждый год растить хлеб, шофер — ездить на автомобиле, а летчик — летать. Он должен уверенно чувствовать себя на своем рабочем месте — в кабине самолета. А для этого необходима ежедневная напряженная работа, когда над выполнением многих операций летчик не задумывается, делает их автоматически, потому что привык это делать. К тому же полет современного самолета — это не только работа летчика-профессионала. Профессионалом должен быть и техник, и руководитель полетов, и связист... Успешное выполнение полетного задания — результат напряженной работы нескольких десятков специалистов. И все они должны четко и грамотно выполнять свои обязанности, быть «на высоте». Такими, как профессионал летчик-испытатель Александр Васильевич Галуненко.

Петрив Любомир Степанович

военный летчик-истребитель 1-го класса, генерал-лейтенант, начальник Главного штаба ВВС Украины (1998-2002 гг.)

Верю в Бога. Верю в Случай. Убежден, что ОН посланный Богом.

Еще с детства помню библейскую притчу:

«Сын мой, Господь Бог вовсе не хочет, чтобы ты достиг вершин.

Он лишь надеется, что ты к этому будешь стремиться»

Свой путь в авиацию аж никак не могу назвать стремлением воплощения мечты быть только летчиком. Покорять небо. Хотя юношескому романтизму это присуще. Конечно, не минуло оно и меня.

Родился и вырос в карпатском селе, в крестьянской семье. Год рождения — 1945-ый говорит сам за себя. Передо мной еще два брата — старший и средний. Выжили без отца, благодаря маме — ее огромному труду, материнской любви.



Шли годы. Старший брат работал слесарем, средний — поступил в Киевский институт инженеров гражданской авиации. Я заканчивал среднюю школу. Одновременно, участвуя в эксперименте, окончил вечерний математический факультет Дрогобыцкого пединститута. Для «детей с уклоном». Это в какой-то мере определяло будущую мою профессию учителя математики, но не решало вопрос ее практического достижения. Для получения диплома надо было учиться еще 2 года.

Зарплата слесаря старшего брата не позволяла «вытянуть» двух студентов. Я это понимал. Один из выходов поступать в военное училище. Какое? Кем стать?

Помог случай. Тот, в который верю. В школу пришел капитан, представитель военкомата, авиатор. Агитировал поступать в Черниговское высшее военное училище летчиков, рассказывал о романтике летной работы. Принесенный им большой плакат с двумя самолетами в полете парой (позже узнал что это были МиГ-17), окончательно убеждал в этом. Вместе с несколькими одноклассниками записался в желающие и я. Капитан при этом несколько засомневался, глядя на меня. Рост 160. Вес 50. Никак я не был похож на Чкалова, Громова, Кожедуба и других прославленных асов. Все-таки записал. Верх взяла забота об

ответственности за количественные показатели его работы. Как всегда. Кстати, из всех абитуриентов-представителей Львовской области того года (около 100 человек), нас поступило всего трое.

Приняв от мамы «рушник вишиваний на щастя і долю», поехал в Чернигов. Первый раз в жизни на поезде. Учиться на летчика-истребителя. Со стопкой учебников. Был уверен при этом, что в родное село могу вернуться, только оправдав надежды родных.

Вернулся спустя 4 года — молодым лейтенантом, летчиком, в паре с молодой женой, студенткой пединститута. В паре на всю жизнь. Мама плакала от материнского счастья.

Учиться было нелегко: тяжелый психологический переход от гражданской жизни к военной, строгий распорядок, учеба, тренировки и самое главное — полеты.



▲ Начальник Главного штаба ВВС Украины генерал-лейтенант Л.С.Петрив



Любовь к небу, романтика службы военного летчика (о чем говорил капитан из военкомата) прививались мне на ходу, что называется «с колес». Безмерно благодарен летчикам-инструкторам. Это талант, в совокупности с адским трудом: научить деревенского пацана летать. Эти люди запоминаются и дороги на всю жизнь. Особенно выделяю одного — генерала Пристромко В. Г. — в то время моего командира эскадрильи, майора. Ему благодарен на всю жизнь за то, что стал летчиком.

С 1967 года началась летная служба в боевых частях. Для меня это 927-ой истребительный авиационный полк (город Береза Брестской области). Это тоже случай. У всех летчиков полка за плечами был опыт полетов на Кубе, во Вьетнаме, во многих странах Африки. Не простых полетов. Опытные командиры за короткое время (в летном понимании) — чуть больше трех лет — довели меня до летчика 1-го класса.

При этом знаю и уверен, что первоклассным летчиком я стал намного позже. Если стал? К этому идут всю летную жизнь. Работа летчика — это постоянная учеба, овладение новым, совершенствование мастерства, приобретение опыта.

В 1972 году в составе эскадрильи летчиков был направлен в Египет. Там шла арабо-израильская война (от автора: Галуненко с товарищами напряженно готовились в Маркулештах к участию именно в этом военном конфликте). Летали много, прикрывали от воздушных ударов израильских ВВС стратегические объекты Египта. В общем, выполняли свой интернациональный долг. При этом, не совсем понимая его суть, глядя на происходившее вокруг. Лично я представлял себе войну по аналогии с нашей военной кинохроникой: затемненные окна, минимум огней, баррикады, противотанковые ежи, лучи прожекторов и т.д. «Вставай, страна огромная...» Там было по-другому. Полная световая иллюминация, работающие ночные рестораны, клубы, бары и, на зависть нам — молодым воинам-интернационалистам — интенсивная ночная жизнь до позднего утра.

Дома, в Союзе, жена, двое детей на руках. Кому я отдавал свой интернациональный долг? Рискуя жизнью.

За время подготовки и пребывания наших летчиков в Египте, мы потеряли 13 человек летного состава.

Через призму оценки своих прошлых лет горжусь, что был и остаюсь летчиком.

Никогда не соглашусь с утверждением известного летчика-испытателя М. Галлая, что в боевых частях служили «средние» по уровню летного мастерства летчики. Наше мастерство в полной мере соответствовало необходимому уровню защитника неба нашего Отечества. На всех его рубежах.

Все мы, конечно, стремились к большему мастерству. Это понятно. Человек крылатой профессии обретает более широкие горизонты, чем простые «земляне». А те летчики, которые имеют свой внутренний богатый потенциал,



которых никогда не покидала «мальчишеская искра в глазах», с упоением стремятся еще к более высоким высотам, служебным вершинам, всему новому.

В этом наше сходство со многими героями этой книги. В первую очередь с Александром Галуненко. Два сельских парня, похоже «взлетевшие» в небо из одного гнезда (ЧВВАУЛ), две летные судьбы. Общие учителя. Стремление к новой мечте.

Мечтал стать космонавтом (а кто не мечтал?). Был отобран в группу кандидатов для полетов на орбитальных космических кораблях многоразового использования (типа «Буран»).

«Завалили» на медкомиссии. Микротрещина в ушной перепонке. Как-то по неосторожности полетел в стратосферу (на «потолок» самолета) с насморком. Летать разрешили, но не в космос.

Через год, оправившись после несбывшейся мечты стать космонавтом, наметил новый курс — в испытатели.

Проблем с принятием в Школу летчиков-испытателей не было. Обеспечивала сильная дружеская поддержка. Оставалось «добиться» разрешения у Командующего 26-ой ВА, дважды Героя Советского Союза, генерал-лейтенанта Л. Беды. Аналогично как у Галуненко. Ему надо было «пробить» разрешение у своего Командующего 5-ой ВА, генерал-лейтенанта Алексенко А.А.. Тоже дважды Героя Советского Союза.

И тот, и другой — ему и мне «добро» не дали. Саша был более настойчивым. Ценой общих усилий его командиров «пробили» Командующего. Генерал Беда был более крутым — дважды к нему подходить было опасно. Могло обернуться бедой. Фамилия соответствовала характеру.

Объяснение отказа простое: мы были их воспитанниками. Наверное, не плохими. С такими расставаться не хотелось. Боролись за каждого.

Для себя я понял, что моя дальнейшая судьба — мужественно переносить «тяготы и лишения воинской службы» и двигаться к своей «вершине» через совершенствование себя как военного летчика, авиационного начальника, командира. Для этого надо учиться. Закончил Военно-воздушную академию имени Ю.А. Гагарина. Прошел должности начальника штаба эскадрильи, командира эскадрильи, начальника штаба авиационного полка, дивизии, заместителя начальника штаба Воздушной Армии. Руководил оперативными отделами 26-ой ВА, 4-ой ВА ВГК. Освоил основы «оперативного искусства» всех родов авиации. Помог достаточный опыт летной службы (25 лет, более 2000 часов полета).

В то время я познакомился еще не с самим Александром Васильевичем, а с его «Мрией». В 1989 году после авиасалона в Ле Бурже все наши самолеты, участвовавшие в нем, перелетели на подмосковный аэродром Кубинка для показа участникам сбора руководящего состава Вооруженных Сил СССР, среди которых был и я. Руководил сбором тогда Министр обороны СССР Язов Д. Ф. Среди всех авиационных экспонатов была и гордость страны — Ан-225 «Мрия» с «Бураном» на спине. Надо было видеть всеобщее восхищение.



Лично я, как летчик, с особым интересом поднялся в пилотскую кабину, сел в кресло командира экипажа. Был потрясен. Высота кабины над землей равнялась высоте моих полетов истребителя на предельно-малой высоте (с учетом склонности к воздушному хулиганству). Готов был низко склонить голову перед командиром этого воздушного авианосного корабля. Сам летчик и знаю, что взлететь на таком самолете и управлять им в воздухе достаточно сложно. Но как эту «махину» приземлить?

И «приземлиться» ее пилоту — остаться таким, как был — скромным, открытым, доступным. И навсегда, после всех его взлетов.

Тогда в Кубинке к нему не подступился. Вокруг плотное кольцо фото-, теле, прессрепортеров, генеральских погон, пожимания рук, гордость за Родину.

Узнал, что он наш Черниговский выпускник — 68 года, на год позже меня. Опять случай. Оказались вместе на каком-то торжестве у общих друзей. Познакомились, «закрепили» знакомство, стали друзьями. Объединило сходство характеров, поступков. Готовность идти к новому, начать сначала. С «чистого листа». В 1991 году республика Украина стала государством. Я в это время оказался за границей — в Белоруссии. Чтобы остаться там, надо было принять присягу белорусскому народу. Я — украинец, мой народ — украинский народ, белорусский — братский. Решение было однозначным. Подал рапорт о переводе в Вооруженные Силы Украины. Ехал домой с уверенностью, что я нужен. Дальнейшая служба подтвердила это.

Сейчас, с высоты пройденного жизненного пути, могу поделиться собственным опытом движения вперед к намеченным «вершинам». Не надо суетиться, навязчиво предлагать свои услуги, знания и т. д. Не надо искать или выпрашивать себе должности и посты. Надо работать. Упорно, настойчиво, с полной отдачей и преданностью своему делу. Такие обязательно будут востребованы.

О летчиках-испытателях. Это особые люди. Из тысячи юношей с «горящими глазами» всегда найдутся один-два, которым надо больше, чем остальным. Из них выросли Колумбы, Магелланы, Беринги, Челюскинцы, Чкаловы и другие, вошедшие в Историю человечества. Горжусь, что в своей летной судьбе пересекался с судьбами летчиков-испытателей Пукитой Г.А., Гордиенко В.Г., Рындиным В.В., Каармой Н. В., Вовком В.И., Подсухой В.А., Шевцовым В.В.. Последние четверо — погибли при испытаниях авиационной техники. Вечная им память.

И еще. Всю летную жизнь помню четверостишие:

*«Когда, обаятый гулким громом,
С машиной слившись, человек
Уходит к небу голубому,
Он на земле берет разбег».*

Вам всем, обеспечившим наш «разбег» в небо — ОГРОМНАЯ НАША БЛАГОДАРНОСТЬ И НИЗКИЙ ПОКЛОН.



Скалько Ярослав Ильич

генерал-лейтенант,

Главкомандующий Военно-воздушными силами Вооруженных Сил Украины (август 2002 — март 2005)

— Я вырос в селе под Запорожьем. Когда пас коров, задумчиво рассматривал пролетающие самолеты. Класе во втором еще учился, а мысли: «Как там этот человек летит? Какой он? Что делает?» — покоя уже не давали. Потом, будучи чуть старше, во время экскурсии в Запорожье, купил себе журнал «Авиация и космонавтика», в котором прочитал раздел «Штурманские расчеты». А там все — на синусах и косинусах... Я понял: чтобы летать в небе, надо усиленно изучать алгебру и геометрию. Так и сделал. Эти предметы к окончанию школы освоил самым лучшим образом, в выпускном классе сдав на «отлично». В военкомате, конечно, сообщил, что хочу стать летчиком. Отправили на медкомиссию. Прошел. Потом прошел следующие медкомиссии — в районном центре, в Запорожье. В конце концов, получил направление в Ейск. И надо такому случиться — в дороге с моим глазом произошла неприятность: сначала я его засори-

рил, потом растер... В общем, довел состояние глаза до того, что окулист в военном училище «забраковал». Поэтому не поступил, но домой не вернулся. Поехал в Ростов поступать в аэроклуб. Там меня уговорили ехать ближе к дому — попытаться попасть в Запорожский аэроклуб (где, кстати, и Александр Васильевич начинал летать). В аэроклубе мне объяснили, что учиться там могут только работающие молодые люди. Куда податься? Шел по городу — смотрю: играет духовой оркестр. Я — к ним: «Примите к себе!». Меня зачисляют в духовики, а заодно — бетонщиком первого разряда в бригаду коммунистического труда комбината «Запорожалюминстрой». И началась моя трудовая биография: утром — работа, вечером — репетиции духового оркестра. Потом, когда меня окончательно зачислили в оркестр, смог записаться в аэроклуб. Однако, из-за отсутствия мест — не на летное отделение, а на парашютное. Поэтому начал освоение небесных



▲ Главкомандующий ВВС Украины генерал-лейтенант Я.И.Скалько



просторов с теории парашютных прыжков. А когда одного неуспевающего курсанта отчислили, я перевелся из парашютной группы в летную. Это была осень 1965 года. С апреля 1966 года начались летные сборы и моя летная биография. В Запорожском аэроклубе последний выпуск летал на самолетах Як-18У, так как центр уже получал реактивные самолеты Л-29 «Дельфин», на которых мне и посчастливилось летать в 1967 году. Самолет МиГ-17 осваивал в Калужском, а затем Кинель-Черкасском учебно-авиационном центре. По его окончании было присвоено звание «младший лейтенант запаса». Затем — Черниговское военное авиационное училище, которое закончил в 1969 году экстерном, проучившись всего год по специальной программе. Нас, таких младших лейтенантов, тогда поступило по всем летным училищам Советского Союза человек 600. В Черниговское — около ста. Дипломы мы получили как за техникум — образование среднее специальное, специальность «летчик-техник». Но уровень нашей летной подготовки, без преувеличения, был выше, чем у среднестатистического выпускника военного училища. Мне предложили остаться инструктором в Чернигове, но я рвался в строевые части.

По собственной просьбе был откомандирован в Прикарпатье, так как узнал, что в Староконстантинов скоро поступят новые самолеты МиГ-23. Там и начал службу. На МиГ-19. Получил второй класс. Переучился на МиГ-23, которые действительно вскоре прибыли к нам в часть. С 1974 года служил в группе советских войск в Германии. Командующий там был — Александр Иванович Бабаев (в дальнейшем — Герой Советского Союза). Замечательный человек! К летному составу относился с огромным вниманием и пониманием. Каждый вновь прибывший летчик — первым делом на личный прием к Командующему Бабаеву. Докладываешь ему, на чем и где летал, какой налет, какие достижения, состав семьи и т.д. Потом через любое время, приезжая в полк, он, увидев тебя, вспомнит всю полученную информацию — вплоть до того, как твоего сына зовут. Уникальный и очень положительный командир. Прогрессивный, мужественный. Был настоящим образцом для подражания и авторитетом. Несмотря на возраст и должность — регулярно выполнял полеты на сверхзвуковых истребителях-бомбардировщиках, садился на автостраду. Многим летчикам способствовал в решении разных проблем и вопросов, меня лично — убедил учиться в Военно-воздушной академии имени Ю.Гагарина.

Командиром авиационной истребительной дивизии был генерал-майор Виктор Сергеевич Буланкин — требовательный, строгий, но справедливый командир. Отличный профессионал, имеющий опыт полетов в Заполярье, где был летчиком ПВО. Главное в руководстве — воспитание на доверии: выполнение сложных заданий после детальной подготовки, подготовку контролировал лично. Вот так мне повезло с учителями.

1976-1980 годы — учеба в Военно-воздушной академии имени Ю.Гагарина. Затем — служба в Прибалтике. Заместителем командира полка, командиром полка. Дальше — Дальний Восток, где в должности командира полка переучи-



вал полк с Су-15 на Су-17М4. Через 6 месяцев службы там, стал заместителем командира дивизии. Потом — был направлен командиром дивизии в Мары. Оттуда — в Афганистан. Летал, воевал. Награжден орденом «За службу Родине». В 1989 году направлен в Академию Генерального штаба Вооруженных Сил СССР. По ее окончании в 1991 году откомандирован в Воздушную Армию Верховного Главного Командования оперативного назначения в Винницу. Там эксплуатировались самолеты Су-27, Су-24, на которых, конечно, продолжал летать.

В момент обретения Украиной независимости, меня назначили заместителем Командующего ВВС Украины. Динамичное время, время принятия судьбоносных решений для многих летчиков... Раскол СССР прошел по сердцам многих офицеров.

В 1994 году возглавил Харьковский институт летчиков, в состав которого вошли пять авиационных училищ, в том числе и Черниговское летное.

С 1998 года работал заместителем директора Государственного департамента авиационного транспорта.

Мое назначение на должность Главнокомандующего Военно-воздушными силами страны произошло в тяжелый момент — после Сквиловской трагедии, которая в очередной раз подтвердила что мелочей в авиации не бывает.

Спрашиваю, мечтал ли Ярослав Ильич стать генералом.

— Нет. Так получилось. Я не особенно и военным-то хотел становиться.



▲ Я.И.Скалько (в центре) после полета на истребителе



Командовать мне не нравилось. Вот летать — другое дело! Сейчас это может показаться смешным, но когда-то я завидовал разведчикам погоды. Раннее-раннее утро... Весь мир еще спящий, а он — первым вылетает навстречу новому дню. Так хотел оказаться именно в этой роли! Конечно, со временем я стал разведчиком погоды. Мечта сбылась! Красота — сначала ты взлетел, а уж потом солнце встало... А небо насколько красивое в этот момент! Но жизнь такова, что достигнув одной цели — ставишь перед собой иную. Более высокую, значимую. И так осуществляется движение вперед.

На мой вопрос о том, чем, на его взгляд, обеспечивается успешность летной работы, Ярослав Ильич отвечает, не задумываясь:

— В первую очередь — это честь и правильное восприятие мира. Второе — отличное здоровье, а третье — багаж глубоких знаний. Но, при главном ведущем факторе — наличии желания летать, достигать успехов в этой сфере деятельности. При этом еще очень важно научить будущего летчика предельной честности: всегда, при любых обстоятельствах говорить исключительно правду. Нас так учили — поэтому мы живы. И должны этому научить тех, кто идет нам на смену. Честно и откровенно ты должен рассказать обо всем, что у тебя произошло во время выполнения полетов. Если что-то скажешь не так, случавишь, то другой человек, попав в аналогичную ситуацию, может погибнуть. Такая это работа — рисковать жизнью. А значит — и требует она от своих исполнителей гораздо больше, чем любая другая, земная. Еще одно обязательное качество, которое надо формировать у будущего летчика — эмоциональная устойчивость. Герой Советского Союза Александр Васильевич Федотов учил меня на собственном примере такой линии поведения во время штопора: «Пусть



▲ А.Галуненко показывает кабину Ан-70 Главному конструктору ВВС Украины Я.Скалько



оно все крутится, а я сижу, как на табуретке, и смотрю. Не дергаюсь, без какой-либо суеты, смотрю и определяю что и как... Только после этого начинаю действовать». Позиция — неожиданная, но совершенно рациональная. Если что-то происходит, первая реакция нормального человека: что-то надо срочно делать! Когда есть действие — должно быть противодействие... А летчику в этот алгоритм «действие-противодействие» необходимо внедрить еще одно промежуточное звено: осмысление. Для здравомыслящей оценки ситуации и принятия правильного решения и необходимо летчику иметь особое хладнокровие.

Небо принимает только честных и преданных людей. Если ты не являешься таковым — будешь отторгнут или уничтожен. Для продвижения вверх в любой сфере деятельности, и авиация — не исключение, надо искренне любить то дело, которому служишь. Если делаешь свою работу неизменно с любовью — выйдешь на вершину мастерства. Только то, во что человек вкладывает свою душу, остается на века. Потому что душа — бессмертна.

Перед Вами яркий пример — Александр Васильевич Галуненко. Его главной целью была работа летчиком-испытателем. Жизненный путь каждого зависит от натуры человека. Тот, кто расхлябан, несобран — тот и живет по



▲ Встреча с руководителями авиационной промышленности: Генеральным конструктором авиадвигателей Ф.М.Муравченко (слева) и Генеральным директором завода «Мотор-сич» В.А.Богуслаевым



соответствующему сценарию: и жизнь его будет с перекосами и недоразумениями. А если человек собран, сконцентрирован, решителен — он так и жизнь свою проживет: ярко, успешно, по траектории взлета. Александр Васильевич на пути к своей цели в свою работу вкладывал и душу, и любовь к профессии, и самого себя. Результаты очевидны: он на пике своей профессии, и лучшие из лучших во всем мире самолеты неразрывно связаны с ним, его личностью, его именем. И это уже не уйдет с годами, как вода сквозь песок. Это навсегда. Человек отрицательный никогда не смог бы даже приблизиться к таким результатам.

Впервые увидев Александра Васильевича, я лично удивился не его собранности, подтянутости, а — улыбке... Он поздоровался и так доброжелательно, открыто улыбнулся, что вся его личность — как на ладони: совершенно позитивный человек.

Я искренне считаю идею создания такой книги — о жизни и работе Александра Васильевича Галуненко — очень правильной и актуальной. Для воспитания будущего летчика, формирования его отношения к профессии, психологической готовности к летной работе крайне важно дать ему возможность узнать позицию состоявшегося опытного специалиста. Реально летавшего в самых разных, в том числе — исключительно сложных условиях, побывавшего в экстремальных ситуациях. Его слова, мнение, мировоззрение должны формировать такой фундамент в психологии курсанта, на который уже дальше в правильном направлении будет надстраиваться летное мастерство. А если наши будущие пилоты поставят перед собой цель — летать, работать, относиться к своему делу, как Александр Васильевич Галуненко — можно будет рассчитывать на то, что украинская авиация и дальше будет давать нашей нации поводы для гордости и уважения всего мирового сообщества.

Стрельников Виктор Иванович

Главнокомандующий ВВС Украины —
заместитель Министра обороны Украины (1999-2002 гг.),
генерал-полковник

С Виктором Ивановичем мне удалось пообщаться в Одессе. Именно там, на своей малой родине, сегодня живет и активно работает во благо украинской авиации до сих пор влюбленный в небо летчик, прошедший путь от курсанта военного летного училища до Главкома. И первый мой вопрос — о том, как начиналась и на чем основана эта успешная карьера.

— Может показаться странным, но точку отсчета своего устремления в небо я могу указать достаточно точно: я мечтал об авиации с 3-го класса. А именно — с того момента, как прочитал книгу одного из первых Героев Советского Союза, участника спасения челюскинцев Михаила Водопьянова «Полярный летчик». И там так интересно было расписано, как он почту на са-



молете возил, как в облаках летал, как в грозу попал и т.д., что я не мог остановиться. Начал целенаправленно искать книги о летчиках и полетах. Читал их взахлеб! Яковлева книгу помню — «Цель жизни», там даже про двигатели простым, ребенку доступным языком, излагалось. И, учась в четвертом классе общеобразовательной школы, я уже ясно представлял себе, что такое турбовинтовой двигатель, чем он отличается от прямооточного и т.д. В седьмом классе на глаза попала заметка в газете «Красная звезда» (которую неизменно выписывал отец) о Ейском военном училище летчиков. Я ее тогда аккуратно вырезал и носил с собой в комсомольском билете. Собственно говоря, мальчишкам, выросшим в Одессе, пристало больше стремиться в море, чем в небо, но тут я отличился. Хотя и любви к морю изменять не хотелось. Поэтому в тот момент, когда надо было выбирать окончательно, куда ехать поступать, задался вопросом: «А есть ли летное училище в каком-нибудь приморском городе?» Ответ положительно удивил — «Ейск». Значит, все карты совпали. Поехал к Азовскому морю.

Хотя с первого раза не поступил. На медкомиссии мне сказали что-то вроде того: «Слишком молодой организм, еще перестраивается, еще не сформировалась готовность сердца к летной работе и нагрузкам... Приезжайте на следующий год»... Я, конечно, пытался упрямиться: так ведь никто и не будет на первом курсе летать, а до полетов как раз и «доформируюсь»... Но медперсонал был непреклонен: пришлось вернуться домой, поработать год, и «зайти на второй круг». Этот заход оказался успешным. Я поступил и начал учиться. Выпускался и летал на МиГ-17. По окончании обучения меня хотели оставить инструктором в родном училище, но в мои планы это не входило. Рвался в

строевые части! А именно — на Дальний Восток. Так нам с друзьями казалось тогда, что настоящие парни должны служить именно там. Однако попал в Польшу. Там стал летчиком первого класса. Потом — Военно-воздушная Академия имени Гагарина. После академии — Забайкалье. Тринадцать лет прослужил в этом суровом краю. Прошел путь от командира эскадрильи до первого заместителя Командующего Воздушной Армией. Был коман-



▲ Летящий генерал — В.И.Стрельников



диром полка, комдивом... За время службы мне дважды предлагали поехать в Академию Генштаба. Не соглашался до тех пор, пока не наступило желание все-таки «вырваться» из Забайкалья. Закончил и эту Академию. Стал Командующим Воздушной Армией в родной Одессе. Вот так и шел по жизни... Как сказал классик: «От службы не отказывался, на службу не напрашивался!» От должности к должности — и так до Главкома ВВС Украины. Потом, как Вы знаете, — Скинловская трагедия и конец службе: любимому с детства делу.

В этом месте беседы я решила отличиться от большинства представителей СМИ, наверняка после тех событий добивающихся разговоров с Виктором Ивановичем преимущественно на эту тему. У данной книги — совершенно другие цели и задачи, поэтому перевожу разговор в нужную мне плоскость.

Вопрос: «Виктор Иванович, а кто для Вас в авиации являлся образцом для подражания?»

— Вы слышали, как по этому поводу было сказано: «Не сотвори себе кумира»? И это правильно. Я не могу выделить какую-то отдельную личность, чтобы указать — вот на него стремился стать похожим. Это может быть только собирательный образ. А вот авторитетами в моей профессии для меня были многие люди. В первую очередь отмечу, что мне как-то везло на командиров. И здесь даже закономерность определенная прослеживается. Все, кто достиг успеха в летной работе, благодарят за это своих отличных командиров, наставников. Видимо, у летчиков и возможна профессиональная успешность, рост, при обяза-



▲ В.И.Стрельников поздравляет экипаж Ан-70 с первым полетом



тельном наличии хороших Учителей. И, наверное, каждый успешный летчик Вам скажет: «Да у меня комэска был просто супер. И командир звена! И командир полка, и комдив...» У меня, например, так и было... И я помню всех своих командиров, учителей: от первого инструктора до Командующих, под чьим началом проходила служба, и действительно очень благодарен всем, кто внес свой вклад в формирование и совершенствование меня как летчика и командира.

Вопрос: «А про фигуру Галуненко в авиации что скажете?»

— Я точно знаю, что Александр Васильевич попал в летчики-испытатели совершенно не случайно. С самых первых дней службы в войсках (гарнизон Маркулешты) он начал пробиваться к своей цели. Командующим 5-ой Воздушной Армии в то время был дважды Герой Советского Союза Владимир Авраамович Алексенко, преодолеть сопротивление которого было очень непросто. Суров был Командующий и отпускать из своей Воздушной Армии перспективных, толковых летчиков, однозначно не желал! Но молодой офицер проявил выдающееся упорство и, в конце концов, таки одержал первую победу на пути к своей цели. В дальнейшем побед и успехов на выбранном поприще было немало, и это уже общеизвестный факт. Заслуженный летчик-испытатель, Герой Украины, многократный рекордсмен мира и много-много других достижений. Лично я с ним познакомился на пике его летно-испытательной карьеры. На этапе испытаний второго Ан-70. В тот день, когда новую машину впервые подняли в воздух.

Как Вы, наверняка, уже знаете, Александр Васильевич был командиром того экипажа. А я был заместителем Командующего ВВС Украины и находился в числе тех, кто встречал самолет на земле. У меня была приятная миссия: поблагодарить экипаж за отлично проделанную работу и вручить всем его членам часы на память от украинских Военно-воздушных сил. Тогда и познакомились. И общались потом целый день. Со временем подружились. Сошлись жизненными убеждениями, отношением ко многим вещам. Я убедился в том, что это действительно очень неординарный человек. В первую очередь — своей целеустремленностью. Он настойчиво продвигался по жизни к намеченным целям, достигая их и профессиональной успешности собственным трудом. Уникальные, во всем мире непревзойденные машины поднимал в небо! Это и «Руслан», и «Мрия». Кабину Ан-225 я, кстати, по его приглашению посетил во время авиасалона в Ле Бурже. Когда я посмотрел из кресла пилота туда, вниз, я был просто поражен. Спросил его даже: «Александр Васильевич, и как же «притереть» эту махину?» Он, конечно, постарался мне объяснить какие-то тонкости, но я еще раз убедился, что только исключительно грамотного летчика могли назначить ведущим испытателем этого уникального самолета.

И совершенно не случайно Александр Васильевич стал одним из лучших летчиков-испытателей знаменитого КБ имени Антонова. Он всю профессиональную карьеру провел на самом пике, на острие летно-испытательной работы. А главное — ни на этом пути, ни на этих вершинах славы не растерял свои



замечательные человеческие качества. Остался простым в общении, открытым, внимательным и надежным товарищем. Из тех, с которыми, как говорится, в разведку без сомнений пошел бы любой. Уверен. Был действительно тяжелейший период в моей жизни и одновременно — у ряда моих товарищей... Александр Васильевич тогда оказался рядом с нами. Оказал сильную моральную поддержку. Проявил себя по-настоящему мужественным и порядочным человеком. Я его очень уважаю и за это тоже.

И действительно — его личность, судьба, поступки, достижения дают нам многочисленные поводы для примера и особого уважения. Посмотрите, какого он сына воспитал! Он — лучше других знающий и понимающий сложность и опасность своей профессии — не закрыл своему сыну дорогу в небо. Наоборот: тем, что дал возможность Евгению идти по своим стопам, лишний раз доказал свою беспредельную и искреннюю любовь к работе летчика-испытателя, к авиации!

А напоследок я все-таки не удержалась от любопытства и попросила рассказать об авиакатастрофе, в которой Виктор Иванович уцелел среди очень немногих. Мой собеседник пытался отмахнуться от этого вопроса: «Да про это всем давно известно!» Но мне действительно очень хотелось послушать участника удивительных событий. Так как в начале интервью Виктор Иванович сам хвалил настойчивость и целеустремленность в профессиональной деятельности, то мне и пришлось продемонстрировать вы-

шеназванные качества. В результате — генерал-полковник мне уступил, хотя и с возражениями:

— Вот мы сейчас рассуждали о летно-испытательной работе, о которой я достаточно много знаю. С удовольствием общаюсь с испытателями — и с Александром Васильевичем, и с Виктором Пугачевым, и с Анатолием Квочуром, и со многими другими.

Там, в этой работе, — да: критическая ситуация преодолевается за счет особых навыков, знаний, таланта летчика и, иногда, удачи. А в исто-



▲ Главнокомандующий ВВС Украины В.И.Стрельников в кабине Ан-225



рии, о которой Вы спрашиваете, никакого мастерства применять не приходилось. Просто повезло. Господь хранил.

Я не соглашусь. Считаю, что в основе того спасения — эмоциональная устойчивость, собранность и ряд других настоящих мужских качеств, полной мерой присутствующих у моего собеседника.

Судите сами — Виктор Иванович, будучи заместителем Главкома ВВС Украины, в 1996 году был командирован в Африку со служебным заданием. Вместе с ним — еще трое коллег-сослуживцев: Виталий Юхачев, Виктор Лысый и Евгений Теряев. 23 ноября все вместе они отправились из Аддис-Абебы в столицу Кении Найроби пассажирским самолетом «Боинг-767» Эфиопских авиалиний. Минут через 30–40 после взлета, когда самолет уже набрал эшелон, его захватили террористы с требованием лететь в Австралию. При этом всем было очевидно, что топлива до такой цели однозначно не хватит и происходящее скорее напоминало «театр абсурда». Четверо или пятеро человек, одетые во что-то вроде серых пижам, с шумом пробежали по салону. Один из них размахивал предметом, похожим на завернутый во что-то огнетушитель, называя его бомбой. Виктор Иванович говорит, что в первое время был совершенно спокоен. Думал, что самолет куда-нибудь да посадят. Отпустят женщин и детей. Начнут переговоры и до чего-нибудь договорятся. Была и мысль атаковать террористов. Но от нее пришлось отказаться, рассудив, что предмет и впрямь может оказаться взрывным устройством. На высоте 10 тыс. метров рисковать было бы не разумно. Паника на борту началась в тот момент, когда, выработав все топливо, лайнер с отключившимися двигателями начал снижаться «практически колом». Виктор Иванович, будучи летчиком, в тот момент предположил, что из такого пике выравнивать машину будет уже невозможно. Создается: «С жизнью не прощался почему-то, но подумал — надо же судьба, упадем в океан, даже не похоронят по-людски...»

Однако через какое-то время пилоты начали самолет плавно выравнивать, и появилась надежда на приводнение, хотя скорость полета была слишком большой для посадки.

То, что произошло дальше, Виктор Иванович вначале считал ошибкой пилотов — «Боинг» уда-



▲ Летчики-испытатели А.Галуненко, А.Квочур, В.Пугачев.



рился об воду раз, оторвался, ударился снова. От третьего удара разрушился пополам. Погибло 125 человек из 175, находившихся на борту. Анализируя эту посадку позже, мой собеседник понял, что при снижении пилоты поздно заметили коралловую гряду, при столкновении с которой шансов на спасение не было бы ни у кого. Умышленно ударяя и «присаживая» самолет на воду, экипажу удалось не дойти до рифа, но... ценой катастрофы!

Дальнейшие действия подсказало здравомыслие, оставшееся «включенным». В момент удара — сгруппироваться, потом, уже в воде, на глубине отстегнуться от кресла и — наверх! Среди тех, кому не удалось спастись, оказался один из коллег — Евгений Теряев. С остальными друзьями-братьями теперь ежегодно этот день отмечают как второй день рождения, одновременно поминая погибшего товарища.

Уточняя, повлияло ли пережитое на мировоззрение, изменило ли какие-то жизненные установки?

— Ничего такого не случилось. В психологическом плане все осталось так, как и было. Одно только — месяцев шесть после того дня не летал. Пришлось по новой медкомиссию проходить, подтверждать свою летную годность.

Мне осталось только постараться выяснить секрет формирования такой надежности человеческого фактора. Я задаю вопрос о том, что надо летчику для достижения профессиональной успешности?

— Во-первых, — это действительно любить небо и авиацию. Не за компанию с друзьями идти в летчики, а — по острой личной внутренней потребности. Знания. Летчик должен отлично, идеально знать и понимать предмет



▲ Главнокомандующие ВВС Украины различных периодов и А.В.Галуненко в одной шеренге. Слева направо: А.Я. Торопчин, С.И. Онищенко, ..., В.А. Васильев, В.И. Стрельников, Я.И. Скалько



своей профессиональной деятельности. И самолет, и аэродинамику, и полный спектр других сведений о летной работе. Знания эти всю жизнь в авиации необходимо постоянно совершенствовать. Во-вторых, — самодисциплина. Конечно, нужна и общая дисциплина, как порядок в любой области деятельности. Бить элеронами по воздуху — «вот как я летаю!» — это не класс. Меня учили, я учил: «Полет «брошу самолет туда, брошу — сюда» — не показатель профессионализма. Ты попробуй себя в четком выдерживании режима, переменного или постоянного по одному параметру. Подержи самолет на минимальной скорости и включи форсаж. А когда самолет в разгоне, удержи все стрелочки «на нуле»: вариометр, все остальное. Это сложно. Так вот и докажи, в первую очередь самому себе, что это сложно для других, но — не для тебя. Тогда будет толк». Был у нас однажды разговор с известным тоже летчиком-испытателем Виктором Георгиевичем Пугачевым, и зашла речь о современных экстремальных видах спорта. Это, к примеру, ребята-прыгуны со скал, телебашен, небоскребов с единственным парашютом. Гоняют адреналин! Так вот, Пугачев сказал о них (и я с ним совершенно согласен): «Не дай бог такому в летчики!» Если летчик идет в полет, как на подвиг — немедленно его на землю, навсегда! Настоящий летчик летит не в поисках адреналина и острых ощущений, а выполняет свою работу. То ли это — испытательная работа по программе, которую тебе задали. И ты ее должен выполнить исключительно точно. То ли это — боевая задача военного летчика, которую надо выполнить в полном соответствии с заданием. То ли это — линейный пилот гражданской авиации, который должен абсолютно корректно выполнить все положенные процедуры и нормы. Сможешь так работать — добьешься успеха. Иначе — просто нечего тебе в авиации делать. И самое основное, фундаментальное — любить свою профессию. Всем сердцем. Как Александр Васильевич Галуненко, как многие и многие наши друзья и коллеги...

Во время написания данной книги в работе Виктора Ивановича и его соратников произошли такие события, умолчать о которых было бы как минимум некорректно... Во-первых, предприятие, на котором Виктор Иванович работает исполнительным директором, а его побратим (вместе с которым пережили авиакатастрофу над (и под) океаном) заслуженный машиностроитель Украины, к.т.н. Виталий Владимирович Юхачев — директором: Одесское авиационно-ремонтное предприятие «Одесавиаремсервис» отметило 100-летие своего создания. Во-вторых, на этом значимом этапе своей истории, коллектив завода (естественно, под чутким руководством своего командования) доблестным трудом и неимоверными усилиями совершил революционный (в самом лучшем смысле этого слова) переворот — обеспечил возможность возвращения себе статуса предприятия-изготовителя летательных аппаратов. Вот что пишет в книге, посвященной юбилею предприятия «100 лет — полет продолжается» его директор В.В.Юхачев: «Без малого 100 лет назад, на заре развития мировой и отечественной авиации, именно на одесской земле была успешно воплощена



▲ Цех Одесского авиационно-ремонтного предприятия «Одесавиаремсервис»: у самолета-реплики «Анатра» (такие производили здесь 100 лет назад) слева-направо В.И.Стрельников, автор, А.В. Галуненко, В.В.Юхачев



▲ Губернатор Кировоградской С.Н.Ларин с огромным интересом воспринял представленный одесситами на аэродроме «Кировоград» самолет «Дельфин»



в жизнь вековая мечта человечества о создании летательных аппаратов тяжелее воздуха. Благодаря целеустремленной и настойчивой деятельности талантливого предпринимателя Артура Анатолиевича Анатра на базе ремонтных мастерских морского батальона в районе Стрельбищного поля был построен первый в России аэроплан типа «Фарман» — и открыта первая школа пилотов, появился аэродром «Школьный», а 27 апреля 1911 года в небо Одессы поднялся первый самолет, построенный в местных авиамастерских и пилотируемый летчиком Николаем Костиным. Этот день и стал исторической датой образования Одесского авиаремонтного (в начале — авиастроительного) завода...» Спустя век, пройдя выдающийся путь служения Родине и авиации большей частью на ниве авиаремонтной деятельности, одесские энтузиасты возвращают себе самый передовой фронт — создают новые перспективные самолеты. В 2011 году в ряде городов Украины проходят презентации опытных образцов производства «Одесавиаремсервис» — специализированного самолета сельскохозяйственного направления «Фермер» и 4-местного цельнометаллического низкоплана «Дельфин», пригодного как для учебно-тренировочных полетов, так и для бизнес-авиации, воздушного такси и т.д. Украинские специалисты и любители авиации дали высокую оценку обоим детищам одесситов, подтвердив их актуальность и необходимость для огромного количества эксплуатантов и выразив надежду на скорейший выход «Фермера» и «Дельфина» в серийное производство. Тем более, что обе крылатые машины получили самые положительные отзывы и от Александра Васильевича, который ознакомился с ними самым внимательным образом.



▲ На презентации в аэропорту «Винница»: на первом плане «Фермер», за ним — «Дельфин»

**Яковлев Юрий Владимирович**

Яковлев — фамилия в авиации известная. Как же — это тоже имя, которое носят самолеты! Кто не знает победоносные истребители периода второй мировой войны Як-3, «летающие парты» Як-18 и другие замечательные машины авиаконструктора Яковлева?

К 50-летию юбилею великого российского актера Юрия Яковлева (в 1978 году) Владимир Высоцкий написал стихи со следующими «крылатыми» строками:

Ты ровно десять пятилеток в драке,
В бою за роли, время и блага.
Все Яковлевы — вечно забияки:
Еще в войну повелевали «ЯКи»
И истребляли в воздухе врага!

Дела их — двойки и тройки,
Якшаться с ними славно и дружить.
Актеры — Яки, самолеты — «ЯКи»,
И в Азии быки — все те же яки...
Виват всем ЯКам — до ста лет им жить!

И вот, новейшая история авиации, подтверждая правоту Высоцкого в его оценке «всех Яковлевых», преподносит своеобразный сюрприз: сегодня в



▲ А.Галуненко и Ю.Яковлев единомышленны:
«Полет на «Аэропракте» — большое удовольствие»



Украине живет и работает достаточно успешный и, с точки зрения летчика-испытателя Галуненко, талантливый конструктор с этой известной на весь мир фамилией — Яковлев. Не сын, не родственник. Однофамилец.

А познакомился Александр Васильевич с Яковлевым-2 в процессе той советской «легализации самодельных летательных аппаратов», о которой рассказывалось в главе 15, «СЛА. В небе... и под водой». На выставке-смотре энтузиастов самолетостроения 1985 года свое «детище» (под названием А-8) представлял энергичный, амбициозный (в самом лучшем смысле этого слова) студент Юра Яковлев. Машина у молодежи получилась исключительно элегантная, красивая и, конечно, созданная студентами по всем правилам авиационного конструирования. Особенно выигрышно смотрелся А-8 на фоне своих полулегальных соперников, собранных большей частью любителями без глубоких авиационных знаний, из подручного хлама в гаражах и сараях. По признанию конструкторов — это была полукопия американского самолета: отталкиваясь от картинок в авиационных журналах, Яковлев и компания «нашпиговали» созданный «по образу и подобию» американского прототипа самолет собственным «внутренним содержанием».

Диплом за первое место в номинации «Самый элегантный летательный аппарат» студентам (Яковлеву и компании) вручал лично Генеральный конструктор АНТК Антонова П.В.Балабуев (назначенный Министерством ответственным за то мероприятие). Кроме официальных, предусмотренных регламентом, призов, Петр Васильевич одарил талантливых ребят, так называемой, «вверительной грамотой». А именно — письменным обязательством того, что «обладатели сего документа» по окончании своего ВУЗа, при личном желании, принимаются на работу в АНТК Антонова. Яковлев этим «призовым правом» воспользовался и пришел на работу в антоновское КБ. Однако, поработав здесь несколько лет, Юра «затосковал» по вольному, ничем не ограниченному конструкторскому творчеству, и ушел создавать собственное самолетостроительное предприятие «Аэропракт».

Игорь Стаховский в ежедневной всеукраинской газете «День» (№7, 19 января 2000) пишет, что «Аэропракт» начинался в 1986 г. в любительском клубе при антоновском Центре научно-технического творчества молодежи. Оформился в декабре 1991 г. как дочерняя компания советско-финского предприятия, а через год начался его самостоятельный «полет».

Клиентов искали на европейских и мировых чемпионатах по авиаспорту. В 1993 г. в Чехии заняли девятое место, в 1994-м в Польше — третье, в 1995-м в Англии — второе. Чем выше достижения — тем больше продаж. Легкие украинские машины сегодня летают в девяти странах мира: США, Англии, Германии, Польше и других. 21 самолет продан в Объединенные Арабские Эмираты. Этому поспособствовал эмир Умм-Аль-Куэйна Хуссейн Аль-Моалла — страстный пилот и президент авiakлуба этой страны».



Собственно говоря, вот эта поддержка эмира и помогла тогда «маленькому, но очень гордому предприятию» уверенно «встать на крыло» — приобрести современное оборудование, качественно поднять уровень своей деятельности.

Сегодня «Аэропракт» — успешное предприятие, специализирующееся на разработке и серийном производстве сверхлегких самолетов различных модификаций. Предприятие серийно производит легкие самолеты А-22, А-24, А-36, а также выполняет индивидуальные заказы.

Ведутся перспективные исследования и разработки специальных модификаций базовых моделей: испытаны и «пошли в серию» самолеты для аэрофотосъемки, сельскохозяйственные самолеты, самолеты-амфибии, четырехместные самолеты.

Самолеты «Аэропракт» являются призерами международных конкурсов и пользуются заслуженным уважением пилотов СЛА по всему миру. Предприятие имеет развитую сбытовую сеть в СНГ и за рубежом. Самолеты «Аэропракт» поставляются в страны Европы, Азии, Северной и Южной Америки.

Достигший мировой славы и признания украинский конструктор малой авиационной техники в личной беседе с энтузиазмом и уважением рассказывает о своем знакомстве с летчиком-испытателем Галуненко.

— Александр Васильевич для меня лично (и, я уверен, что и для многих моих единомышленников — пилотов СЛА) — образец профессионализма и верности профессии. Мы понимаем, что, чем больше машин испытано летчиком, тем выше уровень его профессионального мастерства. Испытания наших самолетов (легкомоторной авиации) — это совершенно особая сфера деятельности, которая для настоящего, влюбленного в свою работу летчика-испытателя, представляет вдвойне профессиональный интерес, так как дает возможность самосовершенствоваться и обретать совершенно новые навыки и возможности. Здесь речь идет о совсем других летательных аппаратах, чем все, освоенные в «рабочем порядке»: с другой реакцией поведения в воздухе, с другим, порой — необычным, нестандартным управлением и т.д.

На самом деле, с Александром Васильевичем судьба меня долгое время как бы разводила: мы принимали участие в одних и тех же слетах, но как бы не «пересекались» (в смысле полетов Галуненко на моих аппаратах): как-то повелось, что мои машины испытывали российские испытатели, с которыми я был знаком и сотрудничал. Я, безусловно, много слышал об этом человеке, первый раз увидел его в 1985 году на слете (в административном помещении, где одновременно регистрировались прибывающие участники слета и испытатели), потом пару раз, когда работал в КБ Антонова. Более близко мы познакомились уже позже — в 1996 году, когда мы создали первый прототип самолета «Аэропракт-22» и, по существовавшим на то время правилам, нам необходимо было получить на него регистрационные документы Российской Федерации любителей авиации (правопреемницы советской федерации, при отсутствии тогда других, например, украинских аналогичных организаций).



В Министерстве авиационной промышленности России был сформирован список испытателей постсоветского пространства, которым было делегировано право (исходя из их опыта и квалификации) проводить испытания легкомоторных самолетов и выносить собственное заключение, необходимое для их дальнейшей регистрации. Украинских специалистов в том списке было всего двое — Александр Галуненко и Сергей Горбик. Я созвонился с Александром Васильевичем и договорился об «аудиенции»: тогда один из ведущих летчиков-испытателей АНТК Антонова Галуненко жил в центре Киева, куда и пригласил меня в собственную квартиру. Я изложил ему суть вопроса и получил согласие Александра Васильевича. В назначенное время к месту испытаний (на аэродром «Чайка») он прибыл вместе с супругой — Валентиной Николаевной — и выполнил все необходимые процедуры. На тот момент самолет был уже облетан — я это сделал самостоятельно, а Александру Васильевичу надо было проверить качество моей работы и подтвердить его своей подписью. Как сейчас помню, мы взлетели тогда вдвоем, полетали, и мой авторитетный коллега говорит: «Ну что, Юра, самолет отличный...

Давай сделаем «бочку»!» От такого предложения я, конечно, отказался, но оно мне тогда послужило сигналом, что самолет испытателю понравился и от управления им он получил однозначно положительные эмоции.

— А на каких условиях Александр Васильевич согласился тогда испытывать Ваш самолет? — уточняю я.

— Да никаких условий... Я попросил — он откликнулся...

— Вот просто так: «Вы опытный и уважаемый испытатель, поэтому придите к нам на предприятие, потратьте свое личное время, рискните разок, а мы Вам скажем свое искреннее «спасибо»?», — развиваю я свою мысль...

— Представьте себе — именно так и было! Это та исключительная преданность своему делу, когда возможность принять участие в испытаниях нового необычного самолета летчиком-испытателем воспринимается как возможность сделать шаг вперед в своем профессионализме... Тем более, что в том случае речь шла о совсем небольшом, можно даже сказать, формальном, объеме работы... А вот с испытаниями нашего А-20 получилась совсем другая история! В этом случае мы выступали «первопроходцами» — первыми в Украине взялись решать задачу получения сертификата типа для созданного нами воздушного



▲ «Аэропракт-22»



судна. Украинские авиационные власти выдвинули свои требования, в том числе и обязательное проведение полноценных летных испытаний профессиональным летчиком-испытателем.

Конечно, я опять отправился к Александру Васильевичу. На этот раз речь шла о действительно трудоемком и длительном процессе, что, естественно, должно было предполагать и оплату труда. Александр Васильевич, выслушав мою просьбу, уточнил: почему я обращаюсь к нему и на этот раз, ведь конкретного списка «допущенных» в данном случае не было, а о моем предыдущем опыте сотрудничества с российскими испытателями (на слетах СЛА, например) было известно авиационному сообществу. Я честно ответил, что на данный момент услуги зарубежных профессиональных испытателей (в том числе — и российских) для меня — «слишком дорогое удовольствие». Александр Васильевич отреагировал мгновенно: «Так я ж обойдусь еще дороже!...» А, увидев мое замешательство, тут же продолжил с улыбкой: «Всегда, когда у меня будет желание полетать, ты для этого предоставляешь любой свой самолет!»

Я, конечно, был невероятно удивлен и обрадован такому «тарифу», и решением авиационных властей Украины Александр Галуненко был официально

назначен испытателем самолета «Аэропракт-20». Мы подготовили программу испытаний, в которой принял участие еще один пилот, представитель авиационных властей — Юрий Наконечный, а самые ответственные испытания (скоростные режимы, сваливания и т.д.) проводил именно Александр Васильевич. Я, как кон-



▲ «Аэропракт 20»

структор и испытатель-самоучка (скажем даже — испытатель поневоле), наблюдал за работой своего «ведущего испытателя» с огромным восхищением. На самом деле, уровень мастерства испытателя виден сразу в тот самый момент, когда он впервые поднимает новую для себя машину. Настоящий профессионализм — это просто взять и взлететь. Как будто ты учился летать на таком аппарате и хорошо знаешь все его тонкости и особенности. Александр Васильевич именно так и работал. Чем большее количество типов самолетов у тебя «за плечами» — тем проще тебе разобратся с каждой новой конструкцией. Вот те слеты самодельных аппаратов, в которых испытатели принимали профессиональное участие, являлись бесценной «базой данных»: полученным уникальным опытом полетов на самых разнообразных (иногда — не имеющих аналогов) са-



молетах. Настоящий испытатель-профессионал отличается тем, что очень системно и правильно воспринимает кабину. Выслушивает инструкцию (если есть кому рассказать), изучает органы управления, разбирается с тем, какие скорости возможны, параметры полета, какие действия необходимы в том или ином случае полета. После этого садится и летит так, вроде «полжизни на этой машине пролетал». Так выглядит настоящий профессионализм, который нам и продемонстрировал Александр Васильевич. А имеет место он далеко не у каждого, кто считает себя и работает летчиком-испытателем. Поверьте — мне довелось сталкиваться со многими и многими представителями этой опасной профессии. Достаточно часто в отношении к нашей легкомоторной авиации у некоторых сквозило эдакое высокомерное пренебрежение: «Я на таком «чуде техники» летаю, что эти «игрушки» мне вряд ли могут быть интересны»... А полетишь с таким на испытания — и возникает чувство, что рядом — неуверенный ученик, который никак не может уловить суть происходящего. И ты не выдержишь — и говоришь: «Дай-ка лучше я... что-то он сегодня «неправильно» летит»...

Анализируя работу летчика-испытателя, непременно приходишь к выводу: здесь нет мелочей. Профессионализм куется постепенно, из самых разных, порой, на первый взгляд, незначительных компонентов. И я могу с полной уверенностью сказать, что Александр Васильевич всегда, к любому элементу своей работы, относился с особым пристрастием и тщательностью. Наверное, именно поэтому у нас сегодня есть возможность вести этот душевный разговор. Ответственное отношение к работе и высочайший профессионализм позволили ему достойно выйти из многочисленных сложнейших ситуаций. Я лично прекрасно знаю, что и на земле — на исследовательских пилотажных стендах в КБ Антонова — при подготовке к первым вылетам на новых самолетах, Александр Васильевич работал напряженно, скрупулезно, со стопроцентной выкладкой (в отличие от многих других «испытателей», кто не считал нужным так «париться»).



▲ Линейка «Аэропрактов»



Возвращаясь к нашей совместной деятельности: тогда мы действительно хорошо потрудились, и в августе 2000 года был получен первый в Украине сертификат типа на легкомоторный самолет «Аэропракт-20».

Та история имела свое неожиданное продолжение в апреле 2005 года. Когда конференция Федерации авиационного спорта Украины избрала Александра Васильевича Президентом данной общественной организации (а это были реальные выборы, и альтернативным кандидатом в президенты был тогдашний министр транспорта Украины), я, естественно, подошел к нему со своими поздравлениями. И, пользуясь случаем, напомнил вновь избранному Президенту Федерации, что самолеты фирмы «Аэропракт» в рамках существующей договоренности — в любой момент к его услугам. На этот раз Александр Васильевич не стал откладывать дело «в долгий ящик» — и позвонил мне уже в мае того же года: «Должок помнишь?» Он предложил мне в дни майских и одновременно пасхальных праздников слетать с ним на дачу к Генеральному конструктору АНТК Антонова Петру Васильевичу Балабуеву, пригласившему тогда Александра Васильевича в гости. О том, что этот гость прибудет не на машине, а на самолете, с приземлением на лужайку около дачного участка, хозяину специально не сообщили, запланировав сделать такой авиационный сюрприз. Я ответил, что единственное, о чем прошу в свою очередь, это — чтобы кто-нибудь проверил ту лужайку, проехав на машине по объекту приземления и накатав своеобразную посадочную полосу. Александр Васильевич позвонил своему знакомому Арсену Калантару в поселок Шишаки Полтавской области, где находится дача Балабуева, попросив его в день нашего прилета взять на себя эту задачу, храня в секрете от Генерального.

В назначенный день рано утром мы с Александром Васильевичем взлетели с аэродрома Наливайковка и взяли курс на Шишаки. Расстояние нам пришлось преодолеть километров в 300.

Знакомый Арсен, в шутку назначенный «директором аэродрома Шишаки», не только подготовил площадку к приему самолета, но и, понимая, что это первое в истории поселка приземление здесь самолета — событие неординарное, пригласил «весь шишацкий бомонд»: председателя поселкового совета, директора школы, школьников с цветами, других официальных и неофициальных лиц. А Петр Васильевич, наблюдая эту суету со своей дачи, никак не мог понять, что там происходит.

Появление самолета (да еще и такого уникального) произвело ожидаемый фурор среди собравшихся. А когда Петру Васильевичу сообщили, что самолет прибыл специально к нему, доставив Александра Васильевича с «пасхальными и первомайскими поздравлениями», было заметно, как приятно был удивлен и обрадован сам Генеральный.

После чего мне, конечно, пришлось покатасть на самолете всех желающих — в основном, сельскую ребятню.



Дачный домик поражал своей простотой и скромностью. Жена Балабуева в тот день отсутствовала — была на встрече выпускников в Харькове. Так что Петр Васильевич «холостяковал» — стол накрыл самостоятельно (жаренные карасики, другая простая снедь). Удивил тем, что поставив на стол пасхальный кулич из своих запасов, отметил: «освещенный» (его атеизм был «притчей во языцах»). В застольной беседе речь пошла, естественно, об авиации. Я ему рассказал о своем предприятии, проектах и планах. Петра Васильевича очень удивило озвученное количество выпускаемых «Аэропракт» самолетов: порядка 50-ти машин в год и наличие на предприятии САПРов (систем автоматического проектирования). Мне же, в свою очередь, особенно запомнилась фраза Балабуева, в шутку адресованная мне лично: «На таких энтузиастах как ты, легкая авиация и держится. В психушку вас надо сдавать». А еще — назвал «фашистом», услышав, сколько стоит курс летного обучения у меня на предприятии.

Время, проведенное в интересной беседе с Генеральным конструктором, пролетело быстро и мы, попрощавшись и поблагодарив за угощение, улетели обратно.

Что интересно: на сегодняшний день договоренность той далекой поры так и не потеряла своей актуальности. Юра Яковлев подтвердил сохранившуюся готовность предоставить Александру Васильевичу любой из своих самолетов «по первому его требованию...»

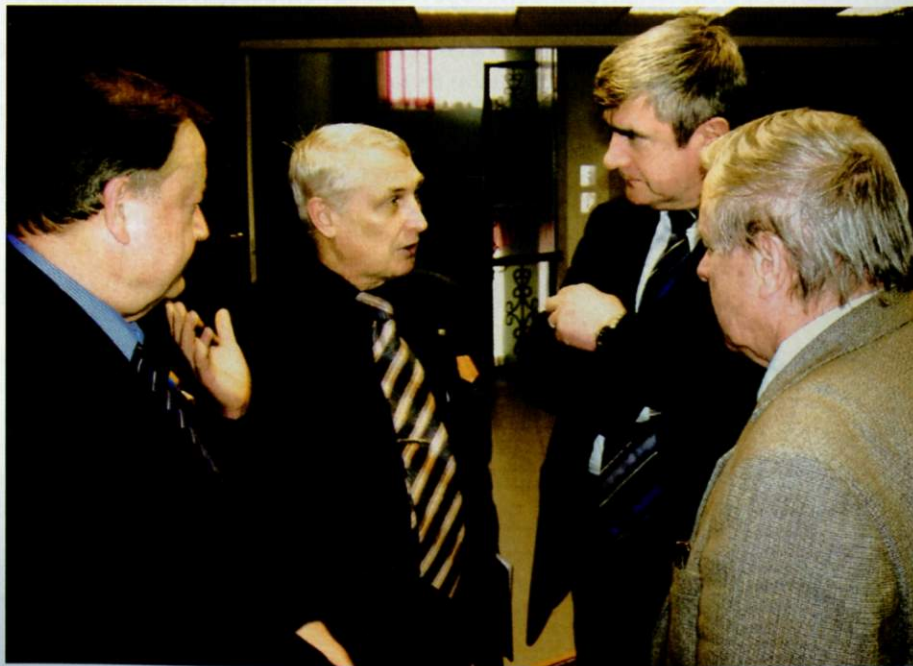


▲ Главный создатель «Аэропрактов» Юрий Яковлев на аэродроме Государственной летной академии Украины знакомит курсантов со своими крылатыми машинами, 2008 год

**А бывает и так...**

Совершенно случайная, казалось бы — мимолетная встреча, неожиданно затрагивает душу, остается в памяти совершенно особым теплым следом.

В подмосковном Жуковском, общаясь с друзьями уже в 2011 году, Александр Васильевич знакомится с мэром города Быково. **Петр Васильевич Олейник** — энергичный, жизнерадостный человек и тоже имеет самое близкое отношение к авиации. Мечтает возродить аэропорт в своем городе, своими силами, на энтузиазме создал и поддерживает аэроклуб, дающий возможность мальчишкам испытать чувство полета, сделать первый шаг в летную специальность. Удивил не только этим, а и чистой украинской речью в самом сердце России, такой щемящей любовью к родной Украине. Сам гордится тем, что уже 10 лет россияне именно ему — украинцу, не скрывающему своей национальной принадлежности, а даже гордящемуся ею, отдают на выборах свои голоса, оказывая доверие, которое он всеми силами стремится оправдать. И объясняет свою позицию лирическими строками, идущими, очевидно, из глубины большого и честного сердца.



▲ В гостеприимном Подмоскowie (2011 год), слева направо: А.Галуненко, дир.санатория «Сосны» Ю.Сибирьев, мэр г. Быково, Московской обл. П.В.Олейник, Г.Ирейкин



Не вспахано поле. Разбиты дороги.
 Не вспахано поле, вернее — поля...
 Не будьте ко мне, земляки, очень строги,
 И ты не сердись, Украины земля,
 Что живу я сейчас в другом государстве,
 Присягу на верность России даю.
 Я знаю твои, Украина, мытарства,
 Вину ж где-то вижу я в этом свою...
 Но все ж я иду. Начинаю сначала.
 Борюсь за свою и твою борюсь честь.
 Ведь ты ж, Украина, родной мне осталась,
 Россия — родная мне есть.
 Так как возъеднать снова вас воедино,
 Чтоб мир убедился — мы вместе сильны,
 Я верю в Россию! В тебя, Украина!
 В тебя, Беларусь — край родной стороны!



Глава 25.

Награды: в шутку и всерьез

Как и представители многих СМИ, публиковавших в разное время интервью с Александром Васильевичем о его жизни и профессиональной деятельности, я ни на секунду не усомнилась в том, что не ради наград и почестей этот человек проводил испытания новых типов самолетов, рискуя жизнью, раз за разом поднимался в небо. И, тем не менее, как говорится, награды всегда находят своих героев. А самоотверженный труд Александра Васильевича, по крайней мере, в моральном плане, обрел самую высокую оценку. Прошу его рассказать о самых значительных из полученных наград. Надо отметить, что на этот вопрос мой собеседник реагирует без особого энтузиазма (в отличие от



▲ Президент Украины Л.М.Кравчук вручил А.В.Галуненко атрибуты звания «Заслуженный работник транспорта Украины»

тем о полетах-самолетах, друзьях-товарищах), но, разговорившись, вспоминает и курьезные эпизоды, связанные с награждениями и то, что по этому поводу всерьез наболело.

Так, выясняется, что «первый акт Героической эпопеи» состоялся еще в 1997 году. В Москве тогда прошел авиационно-космический салон МАКС-97, участником впечатляющих демонстрационных полетов которого стал и Александр Васильевич на самолете Ан-70. Летчики всегда особо ответственно выполняют свой пилотаж на таких мероприятиях, а тогда — работали с максимальной отдачей. Знали, что кроме многотысячной массы зрителей, за полетами внимательно наблюдает целый ряд заинтересованных VIP-персон, в том числе — Президент России Б.Н.Ельцин. Легендарный Главком российских ВВС Петр Степанович Дейнекин рассказывал, что демполет «семидесятки» вызвал у Бориса Николаевича особое восхищение (от автора: об этом — в интервью И.П. Волка в главе 24, «Параллели и пересечения»). Можно с уверенностью сказать, что Президент России высоко оценил всю летно-демонстрационную программу российских и украинских самолетов, так как сразу по ее окончании пригласил летчиков-участников на аудиенцию в президентский зал, специально обустроенный на авиавыставке. Оказалось — чтобы вручить каждому именные часы от Президента. Выглядела церемония следующим образом: летчики выстроились в одну шеренгу, к которой в сопровождении свиты подошел Борис Николаевич. В соответствии с предварительной просьбой службы протокола каждый должен был самостоятельно ему представиться: самолет такой-то, летчик-испытатель такой-то. Первый в летном строю отпарировал Президенту как было указано, завершив свое представление словами: «Герой России». Борис Николаевич заметил: «Да! Вы — настоящий Герой! Спасибо!» Следующий летчик назвал только тип самолета и свои имя-фамилию.

— Что, не Герой?, — уточнил Президент.

— Нет.

— Вы — настоящий Герой!, — возразил Борис Николаевич и обратился к своим помощникам, — запишите фамилию.

Дальнейшее знакомство с авиаторами Президент продолжил в том же духе. Когда очередь дошла до Александра Васильевича, он добавил к своему краткому докладу слово «Украина». Тем не менее, Президент не изменил своего реагирования: «Вы — настоящий Герой», хотя команду записать фамилию помощнику не адресовал.

Но, присутствовавший на той церемонии Генеральный конструктор П.В.Балабуев, слова Ельцина так расценил как руководство к действию и, вернувшись домой, поручил уже своим помощникам изучить возможность представления документов Галуненко на звание Героя России и выяснить через какие инстанции это можно сделать. Своего звания «Герой» Украина тогда еще не имела.



Вскоре появилась возможность вернуться к этому вопросу на высоком уровне. АНТК посетил Премьер-министр России В.С. Черномырдин, у которого Генеральный конструктор и попросил содействия в присвоении звания «Герой России» украинскому командиру экипажа самолета Ан-70 Галуненко и российскому второму летчику Андронову. Виктор Степанович свою поддержку пообещал и рекомендовал официально послать по соответствующим инстанциям представления на награждения. Представление на Андронову было направлено через Министерство обороны России, которое оперативно отреагировало, и указ Президента России о присвоении Андронову звания «Герой России» был подписан в январе 1998 года.

Да и все те летчики-испытатели, которых Президент России во время встречи на «МАКСе» назвал Героями, указав помощникам записать фамилии, также стали Героями России. Кроме того, в это же время высокое звание «Герой России» было присвоено и Главкому российских ВВС П.С. Дейнекину.

Решать вопрос по гражданину Украины оказалось гораздо сложнее. Ответственный за подготовку и продвижение представления Галуненко только к концу 1997 года разобрался с алгоритмом процедуры и при поддержке посольства Украины в России, через управление летной службы Росавиакосмоса, направил необходимый пакет документов в наградной отдел Президента России.



▲ В российском посольстве, после вручения ордена Дружбы: рядом с послом России в Украине Ю.В. Дубининым (в центре) — А.В. Галуненко и руководители Минпромполитики (слева направо) С.С. Зеленюк, В.Г. Падалко, В.П. Ковтун

Спустя полгода после того, как представление ушло в Россию, Александр Васильевич улетел в длительную командировку. Как раз на этапе ее завершения командир летного отряда Анатолий Моисеев телефонным звонком из Киева поздравил Александра Галуненко, сообщив ему приятную новость. Дескать, указ Президента Ельцина о награждении подписан еще 6 июля 1998 года, а Российский посол Юрий Дубинин приглашает



его посетить посольство Российской Федерации через четыре дня, чтобы вручить награду в соответствии с поданным представлением.

Коллеги, конечно, обрадовались за своего командира экипажа, а так же — возможности потребовать с него банкет по такому красивому поводу. Естественно, Александр Васильевич пошел навстречу «пожеланиям трудящихся» и первые тосты «За Героя!» немедленно были обеспечены всем необходимым.

И только на праздничном мероприятии в российском посольстве выяснилось, что награжден Галуненко «за большой вклад в освоение новых образцов летательных аппаратов, укрепление дружбы и сотрудничества между Россией и Украиной» российским орденом Дружбы...

Однако Петр Васильевич Балабуев на достигнутом не остановился. Как только Украина (в августе 1998 года) учредила собственную награду «Герой Украины», Генеральный конструктор тут же инициировал представление документов на награждение Галуненко в секретариат Президента Украины.

Но и тут все оказалось не так-то просто. Впоследствии Петр Васильевич рассказывал, что наградной отдел секретариата, рассматривая его представление, серьезных аргументов и случаев конкретного проявления мужества и героизма не усмотрел. Его сотрудникам показалось, что перед ними «всего лишь» констатация и описание проведения летных испытаний новых самолетов. Понимая, что прецедент награждения Золотой Звездой №1 непременно вызовет широкий общественный резонанс, чиновники к вопросу выбора претендента отнеслись с особой тщательностью. Глава секретариата Президента Н.П. Белоблоцкий позволил Генеральному конструктору, чтобы уточнить поданное представление и узнать, почему не описаны элементы проявления личного мужества и героизма. Петр Васильевич ответил: «Описать, как Галуненко спас и людей, и самолет, посадив его с отказавшей четырежды резервированной системой управления? Или — как он на восьми метрах от земли вытащил самолет с отказавшей системой управления четырьмя двигателями? Тогда это представление можно посылать не только на награждение, а и в прокуратуру, чтобы расследовать наши конструкторские промахи. А мужество и героизм летчик-испытатель проявляет по определению в любом испытательном полете на новой опытной технике».

Веские аргументы, эмоционально изложенные Генеральным, как рассказывал впоследствии Николай Петрович Белоблоцкий, безоговорочно убедили его и всю комиссию. В результате — кандидатура Галуненко была утверждена на получение первой Золотой Звезды.

Хотя эпитет, который настойчиво укрепился за Галуненко — «Герой Украины №1» — сам Александр Васильевич в некоторой степени опровергает. Как оказалось, Указом Президента Украины Л. Д. Кучмы от 23 августа 1998 года № 944/98 была учреждена награда, которая называлась тогда — отличие Президента Украины «Герой Украины». Лицу, которому присвоено это звание за совершение выдающегося героического поступка, вручается орден «Золотая Звезда», а когда звание присвоено за трудовой подвиг — орден Державы.



Первое звание «Герой Украины» с вручением первого ордена Державы было присвоено президенту Национальной академии наук Украины Борису Евгеньевичу Патону 26 ноября 1998 года — за самоотверженное служение науке, выдающиеся достижения в области сварки и специальной электрометаллургии, которые способствовали признанию и утверждению авторитета отечественной науки в мире.

Звание «Герой Украины» с вручением первого ордена «Золотая Звезда» было присвоено Александру Васильевичу Галуненко 21 августа 1999 года — за личное мужество и героизм, проявленные во время проведения летных испытаний новой авиационной техники.

Поэтому, настаивает Александр Васильевич, формулировка «Галуненко — Герой Украины №1» — не совсем корректная, если быть предельно точными, то действительности соответствует фраза «Герой Украины с Золотой Звездой №1».



▲ После вручения Золотой Звезды 23.08.1999 г. с Президентом Украины Л.Д.Кучмой

23 августа 1999 года в Мариинском дворце лично Президент Украины Л.Д.Кучма вручил Александру Васильевичу орден «Золотая Звезда», его миниатюрную копию для ношения и соответствующее удостоверение.

Но на этом «Героическая эпопея» не завершилась.

16 марта 2000 года Верховная Рада Украины приняла Закон Украины «О государственных наградах Украины», которым было предусмотрено, что государственной наградой Украины — высшей степенью отличия Украины является звание «Герой Украины», тем самым изменяя статус этой награды.

Кроме того, знаки отличия, вручаемые первым Героям, имели своеобразный дизайн, разительно отличающийся от стереотипа «Звезды Героя», сформировавшегося в советское время. После длительных переговоров по этому поводу дизайн знака и некоторые организационные моменты было ре-



шено подкорректировать. 2 декабря 2002 года Указом Президента Украины № 1114/2002 был признан утратившим силу предыдущий Указ № 944/98; утверждены новый Устав звания «Герой Украины», новые описания орденов «Золотая Звезда», Державы и новая единая миниатюра этих орденов.

Данный Указ, изменяя статус самого высокого звания страны, определил новый документ — Грамоту о присвоении звания «Герой Украины», новое удостоверение и новую единую для обоих орденов миниатюру, предназначенную для ношения.

Возник вопрос о том, как быть с Героями Украины, награжденными ранее. Опять-таки после определенных сомнений и обсуждений, решили



▲ Так выглядел первый вариант ордена Золотой Звезды Героя Украины



▲ Удостоверение о присвоении звания Герой Украины А.В.Галуненко



«старым» Героям вручить и новые атрибуты тоже. Хотя при таком раскладе получалось, что одну и ту же награду люди (а их на тот момент было более 30 человек) должны были получать дважды.

Вся эта реорганизация награды, естественно, не афишировалась и достоянием общественности не стала. Когда Александра Васильевича в декабре



▲ Повторное вручение измененной носимой копии ордена Золотой звезды и Грамоты о присвоении звания Героя Украины



▲ После повторного вручения звания Герой Украины, слева направо за А.В.Галуненко — М.Д. Борисюк, А.К.Мялица, Президент Украины Л.Д.Кучма, А.С.Качура, В.А.Богуслав, Е.Л. Звягильский, Г.Н. Кирпа, П.В.Балабуев



2002 года в срочном порядке вызвали в Мариинский дворец, никакой информации о цели его визита туда не предоставили.

Отправляясь в полном смысле слова «с корабля на бал» — уезжая в резиденцию Президента с аэродрома, — Галуненко искренне недоумевал по поводу внезапного приглашения. Коллеги беззлобно пошучивали: «Наверняка Васильичу вторую «Звезду» будут давать». На что тот отреагировал с не меньшей долей юмора: «Уговор: те, кто праздновал со мной российскую «Звезду», берут на себя расходы по второй «Звезде»!». Товарищи шуточно выразили свое согласие. Но, увидев на следующий день на груди Александра Васильевича новую награду, отличную от предыдущей, открыли рты от удивления. А Галуненко с невозмутимым видом развел руками и сказал: «Да, Вы правы были, вручили вторую «Звезду»... Так что банкет, как мы и договаривались, за ваш счет». В среде авиаторов от слов не отказываются — новое награждение отпраздновали не менее славно, чем предыдущие. Особенно повеселились, когда позже Александр Васильевич разъяснил причину повторного вручения — что это та же самая награда, только другой формы.

И это опять не финал истории.

Александр Васильевичу довелось получить еще один специфический титул Героя. Популярная в России газета «Труд», основанная и достигшая широкого признания еще во времена Советского Союза, отмечая свое 80-летие, учредила, по словам редакции: «скромное, но не менее достойное, чем другие, звание «Герой «Труда»». Решив отмечать таким титулом тех, кто добивается об-



▲ На снимке в газете «ТРУД» лауреаты: (слева направо) Владимир Алфеев, Александр Галуненко, Андрей Кокошин, Михаил Делягин, Юрий Кублановский, Александр Градский



щезнучимых успехов на том или ином поприще, а по совместительству — является надежным другом нашей газеты, ее читателей». Интересно, что в 1988 году «Труд» тоже попал в Книгу рекордов Гиннеса, как периодическое издание с самым большим на тот момент тиражом в мире — 15,4 миллиона экземпляров, который позже поднялся и вовсе до 22 миллионов.

Ежегодно Героями «Труда» становились выдающиеся люди, о чьих достижениях и свершениях на страницах газеты рассказывалось чаще всего. Героям этих многократных публикаций специальной редакционной комиссией газеты присуждалось звание «Герой «Труда», вручался диплом и лавровый венок, изготовленный из металла. В 2004 году в день рождения газеты состоялась третья по счету церемония оглашения и награждения новых Героев. Ими стали губернатор Санкт-Петербурга В. Матвиенко; летчик-космонавт, руководитель Росза рубежцентра В. Терешкова; заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Украины А. Галуненко; композитор, музыкант, народный артист России А. Градский; директор Института глобализации М. Делягин; директор Института детской онкологии, академик РАМН Л. Дурнов; председатель Комитета Госдумы по делам СНГ и связям с соотечественниками А. Кокошин; поэт и писатель, постоянный автор «Труда» Ю. Кублановский.

Лавровый венок украсил рабочий кабинет Александра Васильевича.

А Книга рекордов Гиннеса? Ведь там и о Галуненко писалось! Я интересуюсь, как выглядела процедура взаимодействия с этой известной на весь мир институцией. Александр Васильевич пытается отмахнуться: «Вот уж далась она вам всем, эта книга! На самом-то деле изначально это был просто шуточный проект друзей, споривших за кружкой пива. Постепенно, конечно, идея издания справочника обо всем «самом-самом» трансформировалась в целую индустрию и достигла неимоверной популярности. Хотя так и осталась, по сути, просто удачным пиар ходом. Но так как это уже всемирно известный бренд, то внимание большинства людей чаще всего привлекает именно популистская информация о том, что мое имя и рекорды «Мрии» занесены в Книгу рекордов Гиннеса, а не действительно значимое сообщение об установлении мировых рекордов. Хотя первичны — именно рекорды. Они устанавливались по заданию Генерального конструктора, фиксировались спортивным комиссаром, уполномоченным международной федерацией авиационного спорта (FAI), имеют официальный высокий международный статус и значение. А уже из официальных источников информация об установлении рекордов была предоставлена в коммерческий проект под маркой Гиннеса...»

Постепенно от темы наградных курьезов мы перешли к серьезному разговору о том, что в этом вопросе для моего собеседника действительно важно. Имея в послужном списке, кроме вышеназванных наград, еще 4 ордена, ряд медалей и три звания «Заслуженный», как оказалось, Александр Васильевич с особым трепетом относится еще к одному из своих достижений. Не меньше, чем Золотую Звезду Героя, он ценит почетное звание «Заслуженный летчик-испытатель СССР». Этот знак отличия в авиационной среде (и далеко за ее пределами)



является особо уважаемым и почитаемым. Один из немногих, не подвластных никаким коррупционным или иным влияниям. Его нельзя ни купить, ни добыть другим нечестным путем, а получить — чрезвычайно сложно. Он существовал с 1958 года и до самого момента распада Советского Союза. Присваивался Президиумом Верховного Совета СССР по представлению Министра авиационной промышленности СССР или Министра обороны СССР. За всю историю звание «Заслуженный летчик-испытатель СССР» получили всего лишь 424 человека.

Между прочим, бывший Главком ВВС Украины генерал-полковник В.И.Стрельников, рассказывая о своей военной карьере, заметил, что если и стремился обладать каким-либо званием, то только — «Заслуженный». Очень уж уважал и сейчас уважает этот доблестный знак отличия. Сказал, что предпочел бы его даже генеральским погонам. Однако, его судьба распорядилась иначе...

А Александр Васильевич с большим огорчением отмечает, что независимая Украина — страна, входящая в десятку самолетостроительных держав мира, формируя собственный перечень званий «заслуженных» специалистов по отраслям народного хозяйства, науки и искусства, профессию летчика-испытателя обошла вниманием и почетом. Как будто не заметив существования этой категории мужественных людей, кующих славу своего Отечества... Будучи депутатом Верховного Совета Украины, Галуненко не упустил возможности исправить досадное статус-кво. Он подготовил законопроект о введении в Украине званий «Заслуженный летчик-испытатель Украины» и «Заслуженный военный летчик Украины», проведя его через все необходимые экспертизы и комитеты. Законопроект даже был проголосован большинством депутатов Верховного Совета. Каково же было удивление самого Галуненко и его соратников, когда Президент Украины В.А.Ющенко наложил на законопроект вето. Без каких-либо комментариев и объяснения причин своего решения... Что стало наглядным примером правящего тогда помаранчевого своеволия: чьи-то сомнительные закулисные интриги в очередной раз победили логику и здравый смысл...

Но при этом обнадеживающим является другой пример, свидетельствующий, что украинское общество к профессии летчика-испытателя относится с глубоким уважением. Как иначе объяснить то, что Александра Васильевича Галуненко избрали Почетным гражданином некоторых территориальных общин? Он пополнил списки Почетных граждан некоторых городов Буча и Ирпень, а также — Мелитопольского района (Запорожской области). Кроме того, данью уважения не столько к себе, сколько к своей профессии, Александр Васильевич считает и свое избрание Президентом такой популярной общественной организации, как Федерация авиационного спорта Украины, и свое членство (так же на выборной основе) в общественных советах при Министерстве обороны и Киевской областной госадминистрации. Он делает из этого резонный вывод о том, что «не все так плохо в нашем королевстве»: у авиаторов нашей страны однозначно есть шансы на общественное признание, а следовательно — у авиации Украины сохраняется перспектива пополнения рядов лучшими представителями молодого поколения украинцев.



Глава 26.

С научной точки зрения

Главное дело своей жизни — работу летчика-испытателя — в интервью газете «Киевщина региональная» Галуненко описывает так:

— Летчик-испытатель не только летает. Его работа начинается в момент зарождения идеи нового самолета. Фактически, половина его работы — это участие в проектировании самолета. Вопросы оборудования, концепции кабины экипажа, ее наполнения — все это занимает очень много времени. Кроме того — споры с конструкторами. Конструктор — он молодец, что может все это придумать, но он ведь не чувствует всего этого...

За годы лётно-испытательной работы летчиком Галуненко в небе сделано было очень много. Как оказалось, на земле — не меньше. И такой уж это человек:



▲ Новоиспеченный кандидат технических наук

в решении любой, стоящей перед ним задачи, он стремится до уровня совершенства. «А иначе и начинать нет смысла», — пожимает плечами Александр Васильевич. На этот раз наша беседа — о науке, в которой мой собеседник тоже оставил свой значимый след.

— Работа ученого, диссертанта-исследователя сродни испытательной, только происходит не в таких экстремальных условиях, — рассуждает мой собеседник. — А цель, в принципе, идентична: добиться выхода на полезный научно-практический результат с выводом «впервые». И экспериментально подтвердить его достоверность. Работа над созданием нового самолета, коллектив разработчиков постоянно находится в

поиске, обосновании и апробации новых решений, идей и подходов. Иначе не достичь необходимого шага вперед, к совершенствованию и достижению конкурентоспособных преимуществ. Таким образом, процесс рождения каждой новой крылатой машины — это целый плацдарм исследовательских вопросов, имеющих потенциал более глубокого научного развития. Многие из которых могли бы стать отдельными темами диссертационного исследования. То есть, мы все эти проблемы решаем для себя «в рабочем порядке», а до формирования полноценного научного обоснования по всем существующим канонам руки, как правило, не доходят. Хотя при этом сами мы понимаем, что для развития научного потенциала было бы весьма полезно соответствующее оформление результатов нашего труда. Мои коллеги-конструкторы и инженеры неоднократно советовали мне уделить особое внимание какой-то из наших уникальных разработок, оформив на ее базе диссертационное исследование. Однако такая работа требует и времени, и усилий, поэтому я долго отнекивался.

От автора: История указывает на то, что отдельные летчики-испытатели, достигнув общепризнанного авторитета в своей профессии, не останавливались на достигнутом, делая новый шаг, полезный для всего общества — выполняли и защищали диссертационные исследования, обретая научные степени и звания не ради собственно статуса или звания, а для собственного значимого вклада в развитие научно-технического прогресса. Это доктор технических наук, Герой Советского Союза Марк Лазаревич Галлай (о котором шла речь выше); доктор технических наук, полковник Марина Лаврентьевна Попович (о совместных полетах и рекордах с которой тоже сказано в другом разделе этой книги); кандидат технических наук, Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации Степан Анастасович Микоян (заместитель Генерального директора по летным испытаниям орбитального корабля «Буран», для транспортировки которого и создавалась «Мрия») и многие другие научные деятели, сначала успешно покорившие небеса, добывшие славу авторитетных испытателей.

На определенном этапе своей профессиональной деятельности (а именно — в процессе работы над Ан-70) Александр Васильевич все-таки согласился «разложить по полочкам» и зафиксировать должным образом в виде диссертационного исследования один из результатов своего лётно-испытательного труда.

— Зачем?

— Это было действительно очень интересное и актуальное направление исследований. Во-первых, возникло желание передать добытые знания в среду ученых и исследователей — для них это должно быть действительно полезным. Во-вторых, это был своеобразный вызов самому себе: поставить новую цель и достичь ее, реализовав накопленный потенциал возможностей. Самолет Ан-70 — уникальная и чрезвычайно интересная машина. При его создании мы внедрили массу новаторских идей. И одну из них я взял в основу своей научной работы.



Военно-транспортный самолет, который нам предстояло разработать, должен был преодолеть такое противоречие: обладать большой полетной массой (которая по определению требует и соответствующей потребной длины ВПП), а в то же время — допускать его эксплуатацию во время военных конфликтов на коротких малоподготовленных площадках длиной 600–900 м и, как правило, без наземных средств обеспечения посадки.

Для разрешения данного противоречия опытный летчик-испытатель и начинающий ученый Александр Васильевич Галуненко поставил перед собой задачу: с научно-экспериментальным обоснованием разработать и апробировать метод высокоточных и безопасных силовых посадок транспортных самолетов в режиме короткого взлета-посадки (КВП), удовлетворяющих современным мировым требованиям.

Он говорит, что в этой работе кроме накопленного практического опыта ему очень пригодились результаты обучения не только в ШЛИ, но и в Ленинградском институте авиационного приборостроения (ныне — Санкт-Петербургский университет аэрокосмического приборостроения). Несмотря на его заочную форму обучения, студента из числа офицерского состава там вооружили значительным багажом знаний, научили мыслить системно, применять на практике полученные теоретические знания. За что Александр Васильевич искренне благодарен всему профессорско-преподавательскому составу института той поры, возглавляемому тогда ректором Александром Александровичем Капустиным.

Мой собеседник сознается, что работа над диссертацией увлекла и «затянула». Появился даже особый азарт и кураж. Хотелось свою действительно интересную тему раскрыть и обосновать безупречно, после чего — внедрить с максимальной эффективностью. Конечно, коллеги помогали, чем могли, но основную линию исследования «прорисовал» и реализовал собственноручно.

Теоретические исследования были выполнены на основе инструментальных методов коллиматорной индикации, директорного управления и звуковой индикации. Экспериментально все это было апробировано на ИПС (испытательном пилотажном стенде) с подбором соответствующих коэффициентов. После получения положительных результатов в стендовых исследованиях, была проведена их экспериментальная проверка в процессе летных испытаний самолета Ан-70 в режиме КВП, в ходе которых были получены реальные данные по существенному уменьшению дистанции пробега самолета.

Надо ли говорить о том, что данная задача, в которую входило создание самой идеи, описание теории, проведение экспериментов на ИПС и подтверждение результатов при выполнении реальных посадок на самолете Ан-70, выполнялась Александром Васильевичем на самом высоком качественном уровне.



Реализация таких силовых посадок, без сомнения, имеет существенное практическое значение и позволяет улучшать посадочные характеристики самолетов КВП. Из протокола защиты диссертации:

Полученные результаты приводят к:

- сокращению требуемой длины ВПП, что позволяет существенно уменьшить стоимость аэродромов и расширить их спектр для разрешения оборонных и народнохозяйственных задач;

- повышению точности посадки, что обеспечивает надежность эксплуатации самолетов КВП;

- снижению нагрузки на пилота (экипаж) на наиболее ответственном этапе — посадке, что позволит пилотировать самолеты КВП летчикам менее высокой квалификации без увеличения риска аварий;

- обеспечению современных мировых требований к посадочным характеристикам самолетов КВП XXI века;

- реализации из предложенного спектра методов наиболее эффективных для самолетов КВП, решающих конкретные задачи.

Защита диссертационного исследования (руководителем которого был доктор технических наук, профессор Петр Васильевич Балабуев, Генеральный конструктор АНТК «Антонов»; официальные оппоненты — доктор технических наук, профессор Малашенко Лев Александрович, декан факультета Государственного аэрокосмического университета им. М.Е. Жуковского (ХАИ); к.т.н. Николай Сергеевич Богуля, директор Украинского государственного научно-



▲ Ан-70 — самолет короткого взлета и посадки



сертификационного центра гражданской авиации) успешно состоялась на заседании специализированного ученого совета Д64.062.03 в Государственном аэрокосмическом университете им. М.Е. Жуковского «ХАИ».

Решением президиума Высшей аттестационной комиссии от 8 ноября 2000 г. протокол № 16-08/9 утверждено присуждение Галуненко Александру Васильевичу научной степени кандидата технических наук по специальности «Проектирование летательных аппаратов».

Процедура защиты, по словам Александра Васильевича, была абсолютно конструктивной и доброжелательной. На мой вопрос о волнении (сама защищалась — знаю!), мой собеседник искренне рассмеялся: «Чего там волноваться-то? Кроме уверенности в качестве сделанной работы, оптимизма



▲ Курсанты Государственной летной академии Украины и ее ректор С.Н.Неделько приветствуют своего почетного гостя — А.В.Галуненко, Кировоград, 2010 год



▲ А.В.Галуненко читает лекцию курсантам Государственной летной академии Украины. Кировоград, 2011 год (фото курсанта А.Уваренко)

добавляло и присутствие на защите Генерального конструктора АНТК П.В. Балабуева с Генеральным директором Харьковского авиационного завода А.К.Мялицей — я искренне признателен обоим за оказанную мне тогда моральную поддержку. А Анатолию Константиновичу — отдельно еще и за организационные хлопоты, которые он взял на себя на правах гостеприимного хозяина».

Хотя он затеял всю эту эпопею ради научно-практического результата, а не обретения «корочек», научно-образовательная среда Украины не позволила диплому кандидата наук пылиться на полке. В 2010 году Александр Васильевич начал новый спектр деятельности: став профессором кафедры безопасности полетов Государственной летной академии Украины, он приступил к преподавательской работе. Курсанты летной академии с огромным интересом относятся к лекциям такого выдающегося преподавателя. И многие представители профессорско-преподавательского состава ГЛАУ увлеченно стремятся попасть в аудиторию, где Александр Васильевич, приехав из Киева, делится знаниями, добытыми в результате многолетнего интенсивного труда.

Доверие и особое почтительное внимание авиаторов к тому, что излагает Александр Васильевич — бесспорно. Значит, ради поколений будущих пилотов сокровищница знаний должна пополняться его наставлениями. В планах моего собеседника — издание методических и учебных пособий по безопасности полетов. Весь коллектив ГЛАУ искренне желает скорейшей реализации таких нужных и актуальных намерений.



Глава 27.

Новый этап жизненного пути

В 58 лет, достигнув вершин профессионального признания и авторитетности в работе летчика-испытателя, Александр Васильевич принимает, с его точки зрения рациональное, а, на мой взгляд, — принципиальное решение: самостоятельно уходит с летной работы. Он объясняет, что постепенное снижение психофизиологических качеств в определенном возрасте, особенно — на базе мастерства, порождающего самоуверенность, по определению несет угрозу безопасности полетов. Ответственная позиция, которая заслуживает особого уважения. Хотя, признается мой собеседник, иногда желание летать появляется с такой первоизданной силой, что на миг забывается прагматизм и сердце щемит: «Может зря поторопился прощаться? Летал бы еще...» Однако, его разум всегда побеждает эмоции: «Права рисковать самолетом и чужими жизнями даже я не имею...»

Понятно, что эта энергия, интеллект, опыт и способности должны были найти достойное применение. Неожиданно для окружающих (как оказалось — и для самого себя) Александр Васильевич идет в политику.

Идет с присущей ему прямолинейностью. Слушая позицию Героя Украины о роли и значении политиков и сущности его политического бытия, невольно ловлю себя на мысли о том, что сказанное им каким-то удивительным образом перекликается с прочитанным мною где-то ранее. И действительно: то, что много лет назад писал другой летчик с мировой славой — Антуан де Сент-Экзюпери — как нельзя лучше соответствует реалиям сегодняшнего дня и политическому кредо Александра Галуненко: «...сегодня уважение к человеку — условие, без которого нет для нас движения вперед, — оказалось в опасности. Катастрофы, сотрясающие ныне мир, погрузили нас во тьму. Перед нами запутанные задачи, и решения их противоречивы. Истина вчерашняя мертва, истину завтрашнего дня надо еще создать. Единого решения, приемлемого для всех, пока не видно, в руках у каждого из нас лишь малая толика истины. Политические верования, которым недостает явной для всех правоты, чтобы утвердиться, прибегают к насилию. Так мы расходимся в выборе средств — и рискуем забыть, что стремимся к одной и той же цели.

Если путник, взбираясь в гору, слишком занят каждым шагом и забывает сверяться с путеводной звездой, он рискует ее потерять и сбиться с пути. Если он просто переставляет ноги, лишь бы не застыть на месте, он никуда не придет. Так и я, увлекшись политическими разногласиями, рискую забыть, что политика лишь тогда имеет смысл, когда она помогает раскрыть духовную сущность человека».

Так случилось, что духовной сущности Александра Галуненко помогла раскрыться и его деятельность в рядах политической партии, соответствующей его мировоззрению.

Сам он говорит так:

— Я всегда был совершенно аполитичным человеком. В небе партбилет не поможет — там совершенно другие приоритеты. А, ступив на грешную землю, с удивлением стал наблюдать за тем, как легко, оказывается, в нашей с вами действительности, здравый смысл может быть попран в угоду узким интересам отдельных лиц... Когда целая отрасль (я, конечно, имею в виду авиацию), по чьей-то прихоти может стать «нелюбимой игрушкой» властимущих, а судьба известного на весь мир уникального КБ вдруг попадает в зависимость от чиновничьих разборок и интриг.

На всякое действие должно быть адекватное противодействие. Я не буду анализировать на уровне государства, в данной ситуации принцип «своя рубашка — ближе к телу» содержит конструктивное начало. Для меня забота об авиации напрямую свидетельствует о государственном подходе и стремлении обеспечить стране перспективность развития и стабильность жизнедеятельности.

В первые годы обретения Украиной независимости наша авиация, к сожалению, переживала не лучшие часы. Без поддержки государства отрасль не могла осилить большие программы. Наш АНТК выживал за счет зарабатываемых своим трудом средств, достаточных только на небольшие модификации и модернизации, а серийные заводы медленно, но верно приближались к состоянию стагнации. При этом к нам на АНТК



▲ Генеральный конструктор П.В.Балабуев показывает премьер-министру Украины В.Ф.Януковичу самолеты, созданные АНТК им. О.К.Антонова



регулярно приезжали ведущие политики, представители высших эшелонов государственной власти. Как будто даже сложилась такая традиция: каждый новый премьер-министр (а менялись они достаточно часто) почему-то считал своим долгом вскоре после назначения посетить АНТК им. Антонова — посмотреть прославившие Украину самолеты, послушать о проблемах.

Будучи помощником Балабуева, я присутствовал на большинстве из таких встреч, где он во всех случаях делал обстоятельный доклад о текущем положении дел и возможных перспективах развития при обеспечении государственной поддержки в потребном объеме. Все высокие гости неизменно кивали, соглашаясь с Генеральным конструктором, и все как один обещали «во что бы то ни стало» обеспечить необходимую помощь. Но дальше таких слов ни разу никто из них не продвинулся.

В 2002 году, став премьер-министром, Виктор Федорович Янукович тоже прибыл в АНТК с визитом. Выслушав Генерального, сказал в ответ: «Я согласен с тем, что авиационная отрасль необходима для развития государства, но ничего не обещаю... Будем думать, что можно сделать», развернулся и уехал. Петр Васильевич сильно расстроился: «Ведь предыдущие хоть обещали! И то как-то на душе теплее становилось... А этот даже обещать не стал...»

Но уже через 2 месяца начал формироваться, а затем был утвержден бюджет на 2003 год. К нашему безмерному ликованию в нем отдельной строкой было прописано финансирование авиационной отрасли! В том числе — предусматривались деньги на продолжение испытаний самолета Ан-70 и разработку



▲ 2 марта 2006 года. Герои Украины с лидером Партии Регионов В.Ф.Януковичем, слева направо: Н.А. Янковский, А.А. Жданов, В.А. Богуслаев, Е.Л. Звягельский, ..., П.М. Скударь, А.В. Галуненко, С.Б. Тулуб, Л.Ф. Литвинов



Ан-148. Генеральный конструктор сначала глазам своим не поверил, радовался как мальчик. Его обыкновенно суровые глаза таким огнем засияли, что мы только диву давались! Вот тогда я и задумался о том, что нельзя стоять в стороне и быть наблюдателем, а нужно идти за лидером, возглавляющим Партию регионов. Поэтому у меня появилось желание встать в эти ряды, чтобы вносить и свой вклад в такое рациональное и прогрессивное преобразование общества. Обидно было за страну, которую люблю, город, в котором живу. А самое главное — я стремился оказать посильную помощь тем, кто всерьез взялся спасать украинскую авиацию, и дело всей моей жизни — АНТК Антонова...

Я получила возможность познакомиться и пообщаться с человеком, которого Александр Васильевич шутя называет своим «крестным отцом» в политике. Это народный депутат Украины, ректор Национального университета государственной налоговой службы Украины **Петр Владимирович Мельник**.

Они познакомились в 2003 году во время мероприятий, посвященных Дню города Буча. Университет, который возглавляет Петр Владимирович, расположен в близлежащем Ирпене, и народный депутат от Партии регионов прибыл на городской стадион, чтобы поучаствовать в празднике соседей. Там и узнал от мэра города Буча Анатолия Петровича Федорука, что среди жителей этого населенного пункта — Герой Украины №1. «Я хочу познакомиться с этим человеком!» — отреагировал Петр Владимирович. Знакомство состоялось. Забегая вперед, отмечу, что со временем оно переросло в настоящую дружбу.

А тогда, начав общение, Петр Владимирович сумел высоко оценить и профессиональные достижения Александра Галуненко, и его личностные качества. Заметив искреннее уважение собеседника к Партии регионов, Петр Влади-



▲ П.В. Мельник знакомится с кабиной Ан-148

рович предложил ему официально пополнить ряды партийцев, дал собственную рекомендацию. Петр Владимирович рассказывает по этому поводу: «Я горд, я счастлив тем, что мне в этой жизни повезло не только войти в круг общения Александра Васильевича Галуненко, а стать его другом и соратником. Мы знакомы уже около 10-ти лет. И был период жизни, когда мы с ним находились в одном строю, бу-



дучи народными депутатами одного (а именно — пятого) созыва Верховной Рады Украины.

Уверен, что в основе его профессиональной успешности — те замечательные личные качества, которые мне хорошо известны. Он — настоящий надежный друг. Качества, которые позволяют дать ему такую оценку, — это и есть фундамент его личности, его мужественности. Подниматься в небо на высоту более 10 тысяч метров, да еще и на опытном экземпляре самолета, и при этом чувствовать себя так же уверенно, как на земле, — это доступно далеко не каждому человеку. Много лет назад мне довелось своими глазами увидеть полет «Мрии» с «Бураном» на спине. До сих пор стоит перед глазами эта потрясающая картина, вызывающая у всех очевидцев один вопрос: как может простой человек управлять таким полетом? А ответ я получил, уже общаясь с ним, — это далеко не простой человек.

Я горжусь и тем, что непосредственно причастен к вступлению Александра Васильевича в Партию регионов. И вся наша Партия, бесспорно, гордится тем, что в наших рядах такой достойный и выдающийся человек. Это сейчас Ре-



▲ Народный депутат Украины П.В.Мельник всегда радушно принимает своего соратника А.В.Галуненко



гионы — партия власти, и желающих встать под наши знамена особенно агитировать не приходится. А Александр Васильевич принял решение стать регионалом в те очень сложные для нас времена, когда каждый действительно «боевой штык» имел значение. И достойно прошел все испытания, которые выпали на долю нашей партии. Я вспоминаю 2004-2005 годы. У нас были сложные моменты и горькие поражения. Были и преследования, и репрессии, когда далеко не каждый находил в себе мужество сказать вслух, что он сторонник Партии регионов. И в те непростые дни Александр Васильевич был на передовых рубежах политических противостояний, не скрывая своих политических симпатий, своим примером поднимая боевой дух многих сомневающихся и колеблющихся. Областную организацию Партии регионов мы укрепляли с ним вместе и, я считаю, что с той ответственной и достаточно сложной задачей справились успешно. Я поддерживал кандидатуру Александра Васильевича, как претендента в депутаты Верховного Совета от Партии регионов, и имел возможность убедиться в абсолютной правоте такого решения. Очень жаль, что та наша каденция оказалась непродолжительной. Но и в краткий срок своей депутатской



▲ Народные депутаты Украины 5-го созыва после совещания, слева направо: А.Галуненко, О.Калашников, Л.Кириченко, В.Корж, А.Рымарук, П.Мельник



деятельности Александр Васильевич успел сформировать образ порядочного и ответственного Галуненко-нардепа. Сегодня он так же на все 100 % оправдывает народное доверие на новом поприще — как депутат Киевского областного совета. Возглавляет комиссию по местному самоуправлению. И среди своих коллег-депутатов всех уровней Александр Васильевич является легендарной личностью, Професионалом с большой буквы уже не только летного дела, но и законотворчества. Я знаю, как трепетно он относится к фигуре своего бывшего руководителя — Генерального конструктора АНТК Петра Васильевича Балабуева, считая его своим Учителем. Но для многих и многих людей Александр Васильевич в свою очередь тоже стал Учителем, и этот его вклад в формирование нашей нации неоценим.

Я искренне убежден, что если кто-то и заслужил право быть образцом для воспитания молодежи, то это — Александр Васильевич Галуненко. На политическую арену он вышел уже сформировавшимся и авторитетным профессионалом. Бесспорным лидером в своей сфере деятельности. И, находясь на такой высоте, все-таки сумел шагнуть еще дальше, покорить еще одну непростую вершину, став одним из успешных политиков. Что им двигало на этом отрезке жизненного пути? Поверьте — не корысть и не амбиции. А — искреннее и страстное стремление сделать что-то полезное для так любимой им авиации, а значит, — и для блага всего украинского народа. При этом со своей вершины он не поглядывает на окружающую действительность свысока, а идет по земле



▲ Премьер-министр В.Ф.Янукович на авиационной выставке АВИАСВИТ-2006



вместе со своими друзьями, коллегами, близкими людьми. И всегда помогает, чем может, тем, кто в этом нуждается. Чтобы идти было легче и другим. Более слабым...»

Действительно, так случилось, что созыву Александра Васильевича довелось поработать в Верховной Раде совсем недолго — с мая 2006 года по ноябрь 2007 года. Политическое противостояние привело тогда к проведению внеочередных парламентских выборов. Но деятельность Александра Галуненко в качестве народного депутата Украины, конечно, не могла обойтись без ярких, подobaющих настоящему Герою, моментов. Сегодня информацию о той его работе по-прежнему можно найти в архивах стенограмм сессий Верховной Рады, печатных изданий, протоколов и т.д. И обнаруживаются поистине интересные подробности, делающие честь любому общественному деятелю! Другой вопрос, что далеко не любой политик, опасаясь за себя и собственные интересы, смог бы так же смело и убедительно, авторитетно и компетентно высказывать свою точку зрения, укрепляющую позиции партии.

Чего стоит, например, «поход Героев на Президента» с его непосредственным участием 19 июля 2006 года, о котором сообщали большинство СМИ



▲ Выступление А.Галуненко на площади Независимости. Киев, 2007 г.



Украины. Три часа длилась тогда встреча Гаранта Конституции с Героями Украины, которые консолидировали свои усилия на преодоление сопротивления оппонентов. Воззвание, которое было озвучено Виктору Ющенко с просьбой утвердить в должности премьер-министра Януковича, хочется процитировать: «Мы убеждены, что как глава государства, как настоящий демократ, Вы станете на страже Конституции и поддержите предложение парламентского большинства по кандидатуре Януковича на должность премьер-министра. Герои Украины считают, что другого предложения относительно руководителя правительства, внесенного легитимной коалицией, не будет. Точно так же, как и не будет другого случая спасти Украину от катастрофы, которую несет продолжение внутривнутриполитического противостояния. Мы готовы вместе с Президентом разделить ответственность за принятие такого выбора».

Не менее решительно и жестко звучат персональные выступления Александра Галуненко с депутатской трибуны. Так, стенограмма заседания фиксирует его обращение к коллегам, покинувшим свои места с целью воспрепятствовать конструктивной работе Парламента: «События последних дней, связанные с обнародованием Указа Президента о досрочном прекращении полномочий Верховной Рады 5 созыва... принуждают коалицию обратиться к той части депутатского корпуса, которая используется как способ реализации позорного плана государственного переворота. К сожалению, сегодня понятие чести и достоинства, порядочности и человечности, а также здравого смысла организаторы переворота хотят заменить одним страхом...

Именно под дамокловым мечом страха Президент «нагибает» глав госадминистраций, членов ЦИК, руководителей органов местного самоуправления, чтобы они тупо исполняли нелегитимный Указ Президента, взяли на себя авантюру с перевыборами Верховной Рады Украины».

Читая материалы один за другим, я искренне поражаюсь четким, смелым формулировкам, бескомпромиссным, там, где это требуется, суждениям. И убеждаюсь, что для этого человека парламентская трибуна была именно тем инструментарием, о котором говорил Экзюпери — средством раскрыть свою богатую духовную сущность, направив ее на служение людям, Украине.

Не могу не процитировать выступление Александра Галуненко в Верховной Раде по поводу празднования в 2007 году Дня Победы:

«Два дня назад мы с вами отпраздновали 62-ю годовщину Победы в Великой Отечественной войне... Прошедшие праздники еще раз ярко и наглядно показали, с кем сегодня народ, кто есть истинным патриотом всех слоев общества, кто сегодня прилагает все усилия для его сплочения, и кто делает все для того, чтобы порвать Украину не только территориально, но и духовно.

Вот скажите, пожалуйста, где и в какой стране мира Президент страны мог бы себе позволить взойти на трибуну для приветствия своего народа по случаю Дня Победы и уйти с нее с первыми рядами, бросив без внимания десятки



тысяч своих соотечественников. Потом прийти на встречу к людям, которые в период тех тяжелых четырех лет войны отдавали свое здоровье, теряли своих родных и близких в борьбе не только с фашистами, но и с теми, кого сегодня Президент называет борцами за независимость Украины. Другими словами теми, кто в то же самое время присягал на верность Гитлеру и его коалиции, стреляя в спины тем, кто гнал эту чуму с территории всей Европы. Он все свое выступление построил на том, что предателям и пособникам фашизма надо не только простить, а и возвести их в ранг героев той самой войны. И вы думаете, он не понимал, что этим не просто делает им больно, а очень больно. Я думаю, что не только понимал, а, наоборот, еще изощренно наносил им моральные раны.

После всего услышанного я просто еще раз преклоняюсь мужеству наших ветеранов, что они нашли в себе силы, чтобы откровенно не оскорбить этого человека, который, имея высший пост в государстве, полученный достаточно сомнительным путем, на протяжении двух лет все свои усилия направляет не для того, чтобы улучшить материальное и моральное положение самых заслуженных людей своего государства, а наоборот...

Этот экскурс в работу нардепа Галуненко можно продолжать и дальше. Его ярких и эмоциональных выступлений прозвучало немало с трибун различных уровней и значения — вплоть до самых верхних эшелонов. Важно отметить и то, что Александр Васильевич, как свидетельствуют официальные источники, не пропустил ни одного заседания Верховной Рады, принял непосредственное участие в разработке отдельных законопроектов, был избран председателем



▲ На сессии Верховного Совета Украины, 2006 год



подкомитета по вопросам авиационного транспорта Комитета Верховной Рады Украины по вопросам транспорта и связи, а также — членом ряда депутатских групп и постоянной делегации в организации «Постоянная делегация в Межпарламентской ассамблее стран-участниц СНГ». А продолжительность маршрутов его поездок по Украине для встреч с избирателями, наверное, сопоставима с длиной воздушных трасс сложнейших испытательных полетов.

У коллег-депутатов к Александру Васильевичу, насколько я могу судить по лично услышанным мнениям, отношение сформировалось тоже особо уважительное. Даже у многих представителей противоположного политического лагеря. Несмотря на его порой жесткую линию. Наверное, потому, что всегда — искреннюю и честную.

Народный депутат Украины **Виктор Петрович Корж**, работавший с Александром Васильевичем в одном созыве, высказал мнение однопартийцев: «Я горжусь тем, что имею возможность работать в одной команде с таким человеком! Хочу подчеркнуть, что находясь рядом с ним в Верховной Раде достаточно длительное время, я даже не догадывался с кем «сйжу за одной партой»! На тот момент я лично был уверен, что как и многие мои современники, утратил способность удивляться чему-либо — как хорошему, так и плохому. Но узнав, кто такой Галуненко, и что стоит за этим именем — был поражен потрясающей скромностью этого человека! Авиации повезло, что Александр Васильевич в юности устремился именно в эту сферу деятельности. Такой талантливый человек реализовался бы везде — и в науке, и в медицине, и в юриспруденции: в абсолютно любой отрасли народного хозяйства. И его образцовая работа в качестве народного депутата — яркое тому подтверждение. Мы, его коллеги по политической арене, бесконечно благодарны ему за то, что он сделал сначала для авиации, потом — для всей страны. Гордимся им и своей возможностью называть себя его друзьями!»

Народный депутат Украины **Забарский Владислав Валерьевич**:

— Известно, что основная работа депутата — не в сессионном зале, а в комитетах, округах и т.д. При этом сессии дают нам возможность ближе общаться друг с другом, теснее взаимодействовать. Наши с Александром Васильевичем места в сессионном зале Верховной Рады 5-го созыва располагались рядом, так что я действительно имел возможность немного, может, лучше других наших коллег узнать его как человека, как личность. И я жалею, что на сегодняшний день его нет в составе Верховной Рады и в соседнем кресле — другой человек.

Потому что, — и это мое личное убеждение, — чем больше специалистов различных видов деятельности представлено в Парламенте, тем эффективнее его работа. Зачастую приходится принимать законы узкоспециальные, специфические. Депутат не может и не должен знать все. Но ему необходимо иметь возможность получить компетентное мнение профессионала в каждой определенной области. Такого человека, степень доверия к профессионализму и авторитетности которого была бы действительно высока. И когда среди нас был



Александр Васильевич, я, например, как и многие наши коллеги, обязательно консультировался с ним по вопросам жизнедеятельности авиации, транспорта, авиапромышленного комплекса. Его мнение для нас имело огромное значение при принятии соответствующих решений. То, что сегодня его помощи нам не хватает — это факт. И не только как высококомпетентного авиатора! Его личностные качества тоже играли далеко немаловажную роль. О том, что среди депутатов 5-го созыва Верховной Рады есть Герой Украины № 1, заслуженный летчик-испытатель, я знал еще до начала нашей совместной работы. Но, если честно, вопросом — кто именно из наших коллег имеет такие выдающиеся регалии — в то время не задавался. И для меня стало огромным откровением, что это — тот милый, скромный, добросовестный и предельно честный человек, который сидит рядом со мной! Но эта его деликатность в сложной ситуации уступала место другим выдающимся мужским качествам. Вы, конечно, знаете, что у нас в Парламенте, к сожалению, иногда происходят и не совсем парламентские моменты, связанные с различными некорректными действиями оппонентов: блокирования, разблокирования и т.д... Александр Васильевич никогда не прятался и не искал возможности уклониться от участия в подобных противостояниях. Хотя мы, соратники, выбери он такую линию поведения, его осуждать не стали бы, учитывая и его статус, и возраст. Но он шел наравне со всеми нами, подавая пример мужества и силы духа.

Древняя мудрость гласит: «Лучше быть, чем казаться». Александр Васильевич в полной мере соответствует этим словам. В отличие от многих-многих людей, он — настоящий. Во всем. Настоящий офицер. Настоящий товарищ (мы с ним общаемся не только по работе, но и — в неформальной обстановке). На-

стоящий отец. И все, что он делает: как себя ведет, как говорит, какие решения принимает, советы дает — это все очень красиво, правильно, показательно. И награды его — тоже реально настоящие. В Украине, к сожалению, в последнее время крайне девальвировались понятия «наград» и «заслуг». Многие наши современники, мягко говоря, не заслуживают тех почестей, которые себе присвоили. И для психологического



▲ Народный депутат Украины Владислав Забарский



здоровья нации чрезвычайно важно на фоне всего этого маразма видеть настоящих Героев! Побольше бы Украине таких, как Александр Васильевич, сынов, а Парламенту — депутатов!

А мнение народного депутата Украины **Саламатина Дмитрия Альбертовича** прозвучало особенно эмоционально: «Могу сказать так: жизненный путь пройден уже немалый. Много сделал, много повидал. Людей перед глазами прошло немало, но в сердце остались единицы. При этом так как-то в жизни получается, что для огромного количества нужных людей ты что-то делаешь, а для самых близких — не успеваешь. Александр Васильевич — из тех, кто в сердце. Кто особенно дорог. Лично у меня определенное чувство вины — все ли я сделал, что мог, для этого замечательного человека? Надеюсь, что жизнь еще предоставит мне возможность продемонстрировать мое к нему уважение и почтение. Я никогда не забуду — умирать буду, но помнить его пиджак со звездой Героя во время самых напряженных наших боев с оппонентами в Верховной Раде...»

Бои, как и работа в Верховной Раде Украины, волею обстоятельств сменились работой на другом политическом поле. С октября 2010 года Александр Васильевич — депутат Киевского областного совета. И очень скоро люди, с которыми ему довелось взаимодействовать и сотрудничать здесь, дают также высокую оценку работе Александра Галуненко на новом для него поприще.



▲ Верховная рада Украины. Регионалы победили в очередном противостоянии



Губернатор Киевской области, кандидат юридических наук, генерал-полковник, заслуженный юрист Украины **Присяжнюк Анатолий Иосипович**:

— В XX веке был популярен такой тезис: «Ум, честь и совесть нашей эпохи». В день сегодняшний это определение я в полной мере отнес бы к Александру Васильевичу — он умный, честный и очень совестливый человек. Надежный. Покладистый. Для меня и моих коллег он является образцом. И я без преувеличения могу сказать, что мне действительно повезло оказаться рядом с ним на определенном этапе своей жизни, работать вместе, иметь возможность перенимать его опыт. Причем дружеские отношения между нами сложились с са-

мого первого дня знакомства. Лично у меня складывается впечатление, что с Александром Васильевичем мы отлично сработались и с полуслова понимаем друг друга. Я — генерал, он — командир.

Мне было бы очень просто писать на него характеристику: выстроить в один ряд все положительные качества, которые существуют — и не ошибешься! И я сознаю, что мы, его окружение, пользуемся этим позитивом Александра Васильевича, указывая на него, как на пример для подражания. В целях воспитания как подрастающего поколения, так и молодых наших коллег, однопартийцев. Он очень активно участвует во многих сферах деятельности — и политической, и депутатской, и общественной, достигая успеха во всем, за что берется. Люди к нему тянутся. Самое главное — молодежь на него равняется, ориентируется. И каждый из нас знает, что в его лице при необходимости обретет мудрого советчика, высокопрофессионального специалиста, опытного и доброжелательного собеседника.



▲ Губернатор Киевской области А.И.Присяжнюк принимает в своем рабочем кабинете депутата облрады А.В.Галуненко



Для меня отличительной особенностью Александра Васильевича есть то, что он не признает слова «нет». Какие задачи перед ним не поставишь, за какой помощью не обратишься — можно не сомневаться: он обязательно все сделает, всегда добросовестно и на самом высоком уровне. Просто качественно выполнит все, что необходимо, по-моему, испытывая от этого чувство глубокого удовлетворения.

Председатель Киевского областного Совета — **Качный Александр Сталиноленович:**

— Чтобы говорить об Александре Васильевиче Галуненко как о политике, как о человеке, который стал депутатом Киевского областного совета, возглавил комиссию по местному самоуправлению, то необходимо сразу же раздвинуть стандартные рамки. Нельзя ограничиться тем, какой он ответственный депутат, грамотный специалист и прекрасный человек. Все это есть в самой полной мере. Но Александра Васильевича отличает еще и то, какую значимую роль он играет в вопросе воспитания патриотизма, особенно — в молодежной среде. Во время целого ряда предвыборных кампаний я вместе с ним объездил



всю Киевскую область и был просто поражен тому, каким Александр Васильевич пользуется авторитетом и доверием у людей, с которыми нам доводилось общаться. Подчеркну, что особенно важно, — у молодежи, которая массово на сегодня находится как бы в вакууме, не имея достойных ориентиров для подражания. Александр Васильевич, рассказывая о себе, своей судьбе и работе, зажигает молодых людей собственным убедительным примером, ориентируя на конструктивную жизненную позицию. И это очень важно для сохранения и прумножения потенциала нашей нации! Он находит такие прекрасные, про-

▲ Председатель Киевского совета А.С.Качный благодарит А.В.Галуненко за активную работу



стые, но интересные слова, описывает такие ситуации, что слушатели чувствуют силу и величие этого человека, верят ему, готовы идти за ним.

Очень важно и то, что таким же высоким авторитетом Александр Васильевич пользуется и у нашего депутатского корпуса. Он является примером ответственности, беспристрастного служения истине и порядку во благо народа.

Опыт моего личного общения с ним показывает, что Александр Васильевич — человек очень целеустремленный. Если уж он ставит перед собой какие-то задачи, то непременно достигнет намеченной цели. При этом сумеет выбрать самый прямой и эффективный путь. Наверное, эта способность — результат его многолетней лётно-испытательной работы, когда жизнь спасало умение в лимите времени принять единственно правильное решение из многих вариантов. А еще Александр Васильевич отлично умеет сплотить вокруг себя людей, поставить правильные задачи, проконтролировать их выполнение, чем показывает остальным депутатам пример корректной и эффективной работы.

С ним комфортно и легко работать. И если профессиональная надежность авиатора оценивается в экстремальных ситуациях, то отмечу, что лично мне именно в таких и довелось убедиться в профессионализме Галуненко-политика. Те предвыборные кампании, которые мы с ним прошли плечом к плечу, иначе, чем экстремальными условиями, назвать трудно. А он всем нам, своим единомышленникам, показывал примеры выносливости, мужественности, убежденности и порядочности. Лично я горжусь знакомством с ним и очень рад возможности работать рядом с таким человеком!

От себя лично отмечу, что глава о политической деятельности Александра Васильевича не может на этом считаться завершённой. Я уверена, что очень скоро можно будет писать еще одну книгу — о профессиональной надежности человеческого фактора на политическом Олимпе. С возможностью опять-таки ссылаться на Александра Васильевича как на образец для подражания.

По крайней мере — то, что такие люди сегодня служат Отечеству на политической арене с целью преобразования окружающей действительности в соответствии со своими чистыми и высокими идеалами — вселяет веру и надежду на победу здравого смысла и достойное будущее украинского народа.



Глава 28.

Про самое сокровенное

Разузнав и расписав жизненный путь Александра Галуненко, мы подошли к «святой святых» — его семье. Известно, что достаточно часто публичные люди избегают публикации информации о своих родных и близких, чтобы не нарушить их конфиденциальности. Но мой собеседник считает, что рассказ о нем никогда не будет объективным (а мы ведь к этому стремимся?), если не рассказать о его надежной спутнице жизни. О том, как дороги ему его дети и внуки. И самое главное, что больше, чем всеми своими профессиональными успехами, он гордится достижениями своего сына.

С семьей Галуненко мы общаемся в настоящем «семейном гнезде» — свой частный дом в г. Буча Киевской обл. Александр Васильевич лично проектировал таким образом, чтобы здесь комфортно чувствовали себя все-все родные и близкие. Просторный дом наполнен ярким светом и на каждом шагу — фото-



▲ Почти 50 лет вместе

графии домочадцев, главы семьи в различные исторические моменты жизни и, конечно, — самолетов.

Я — не феминистка. И вопросы гендерного равенства меня совсем не волнуют... Однако я абсолютно уверена в том, что мужчина может достичь реального успеха в любой сфере деятельности (а особенно — в такой сложной и напряженной, как работа летчика-испытателя), только при наличии «надежного и крепкого тыла». Если у мужчины нет оснований днем мысленно возвращаться к утреннему скандалу или с опаской ждать «вечернего неприятного разговора», если его позиция — «работа прежде всего» — находит полную искреннюю поддержку «второй половины», если в доме царит атмосфера доброжелательности и взаимопонимания, — все эти и ряд других подобных «если» в совокупности обеспечивают еще одну очень важную грань надежности человеческого фактора летного состава.

Знакомлюсь с супругой Героя Украины №1. Передо мной — элегантная женщина с огромными выразительными глазами... Та самая Валя, романтические отношения с которой у Саши Галуненко начались одновременно с первым парашютным прыжком. Все эти годы она была рядом — рука об руку, плечом к плечу... Во время беседы мне даже кажется, что Валентина Николаевна — не

только действительно друг, соратник, «надежный тыл», но и, в какой-то степени, ангел-хранитель своего знаменитого супруга. Это она — человек искренне верующий — молила бога и всех святых каждый его рабочий день: за успешность каждого полета, каждого испытания...

При этом — «на бога надейся, но и сам не плошай» — Валентина Николаевна родила и воспитала двух прекрасных детей, а в каждой географической точке, куда пришлось сопровождать своего «непоседливого» мужа, создавала уютный домашний очаг, который его терпеливо ждал и манил своим теплом из самых невероятных полетов и перелетов...

Как оказалось, в прочном фундаменте этого брака — не только романтическая «небес-



▲ Семья Антона Васильевича Тоцкого



▲ Отец Вали — Николай Шаповалов



▲ Мама Вали — Мария Шаповалова (Тоцкая)

ная» история и первое светлое юношеское чувство, но и сложные, именно этим похожие друг на друга, судьбы. В семье Валиного дедушки Антона так же было четверо детей. Старшая дочь — Евгения, закончив перед войной техникум, была направлена работать на авиационный завод в г. Комсомольск-на-Амуре (после войны попала на Харьковский авиационный завод, где проработала до своей смерти в 1974 году). Оба сына отправились на фронт. Владимир, будучи моряком, служил и воевал в Кронштадте, погиб. Василий был летчиком: пройдя всю войну, остался жив (жил в Анапе, умер в 1975 году).

А младшая дочь — Мария (Валина мама) в период фашистской оккупации родного Запорожья, так же как и Елена Галуненко, была угнана в Германию, где там же, после освобождения американскими войсками, нашла свою любовь (вышла замуж за освобожденного военнопленного киевлянина Шаповалова Николая Ивановича).

К сожалению, при передаче американцами бывших военнопленных советской стороне, Мария вынужденно рассталась с мужем, а через некоторое время после возвращения в отчий дом, родила дочь. Эта девочка впоследствии и стала «второй половинкой» Александра Васильевича, так же как и он, с самого детства «хлебнув» несладкой сиротской доли. У двухлетнего Саши маму отобрала смерть... А маму двухлетней Вали арестовали и присудили 20 лет лагерей строгого режима по 48-ой статье (ей инкриминировали вербовку американскими органами за то, что именно солдаты армии США освободили девушку из фашистского рабства). Реабилитировали молодую женщину, отпустив домой, только после 9 лет лагерей в Джезказгане близ озера Балхаш. Все эти годы осиротевшую при живой матери девушку воспитывал дедушка Антон Васильевич Тоцкий (при посильной помощи тети Жени, которая стремилась взять племянницу на воспитание, но девочка так была привязана к дедушке, что одна мысль о расставании с ним приводила ее в немыслимое отчаяние, делавшее малейшие попытки разлучить их бесперспективными).

Реабилитация вернула Марии честное имя, но — не подорванное лагерями здоровье: его состояние физически работать не позволяло, а требовало длительного нахождения на больничной койке. Государство проявило свою заботу о «матери и ребенке» — выделило квартиру в г. Запорожье и определило Валентину в интернат на острове Хортица (на полное государственное обеспечение). Где, собственно говоря, и нашли друг друга эти две «половинки одного целого».

На мои расспросы о «героическом супруге» Валентина Николаевна отвечает неторопливо и очень доброжелательно.

— Основные человеческие качества Александра Васильевича? В первую очередь — это даже не стремление, а какая-то особая потребность заботиться... Обо мне, о детях, теперь — о внуках, вообще — обо всех, кто рядом, кто особенно нуждается в опеке и поддержке... Мне кажется, что отказывать в помощи кому-либо — это абсолютно не характерно для моего Саши. А его отношение к собственной бабушке! Сразу после окончания училища и направления для дальнейшего прохождения службы в Молдавии Саша забрал Ирину Степановну с собой. И прожила она в нашей семье 18 лет, помогая воспитывать уже правнуков, переезжая вместе со всеми по разным местам назначения Александра Васильевича. С раннего детства и до конца жизни бабушки он называл ее мамой, искренне почитал и искал любой возможности ее порадовать. И все мы, его до-

тировали молодую женщину, отпустив домой, только после 9 лет лагерей в Джезказгане близ озера Балхаш. Все эти годы осиротевшую при живой матери девушку воспитывал дедушка Антон Васильевич Тоцкий (при посильной помощи тети Жени, которая стремилась взять племянницу на воспитание, но девочка так была привязана к дедушке, что одна мысль о расставании с ним приводила ее в немыслимое отчаяние, делавшее малейшие попытки разлучить их бесперспективными).



▲ 1965 год, с. Троицкое, курсант Галуненко на каникулах у бабушки Ирины Степановны





мочадцы, непроизвольно вовлеклись в такой образ жизни — постоянно заботиться друг о друге, уважать старших, прислушиваться к мнению окружающих, с которым обязательно считаться...

Вообще, Саша — очень многогранный, богатый на положительные чувства и качества. Это бросалось в глаза еще в те далекие школьные годы. Их — группу ребят — перевели в наш достаточно сильный в вопросах обучения интернат из другого интерната, созданного из детского дома, где у воспитанников отношение к учебе было, мягко говоря, «не очень положительное». И наша учительница русского языка и литературы, она же и классный руководитель — Жилинская Тамара Афанасьевна — молоденькая совсем, хрупкая, интеллигентная женщина, «хлебнула горя» от выходок и проказ наших «новеньких». Вообще, в первую четверть ей довелось изрядно похлопотать — кого-то трудоустроить, кого-то в ПТУ перевести, кому-то еще какие-то проблемы «порешать». В результате — в десятом классе к Новому году у нас осталось всего пять мальчиков. В том числе — Саша, который с одной стороны выгодно отличался усердием и успешностью в учебе, лидерскими качествами, стремлением оказывать помощь и дружелюбием по отношению к товарищам, но при всем при этом обладал какой-то дерзостью и вполне мог вести себя вызывающе. Вот такой пример.

Мы, интернатские, были все «равномерно необеспеченными». Ну откуда у нас могли взяться модные, как сейчас говорят, «эксклюзивные» вещи? А ведь нам тоже хотелось выглядеть стильно, современно. Саша, будучи моим соседом по парте, ко мне и обратился с просьбой перешить его школьные брюки в ультрамодные тогда «дудочки». Конечно, я откликнулась и приложила все свое старание на решение такой задачи. Насколько ловко это у меня получилось, сейчас судить сложно, но Саше понравилось, и он с особым удовлетворением явился на уроки в обновке. Тамара же Афанасьевна «красоту момента» не оценила и сделала обидное замечание его внешнему виду, еще и укоризненным тоном назвав Сашу «стилягой». На что Галуненко моментально ответил: «А Вы сначала посмотрите на свою юбку и ее высоту!». Вот это был номер! Я чуть под парту не провалилась от стыда и удивления за поведение своего соседа... Ну, и взялась тогда же за его воспитание. В том случае в результате напряженных и продолжительных переговоров убедила-таки его перед учительницей извиниться...

Но удивлял он не только такими вот выходками, а и своей идейностью. Не политической (Боже упаси!), а стремлением к собственным высоким идеалам — служить авиации. Вот в том же 10-ом классе он показал мне свою папку с «самым сокровенным». Это были чертежи самолетов, их технические описания, какие-то руководства по самолетовождению... Он тогда мечтал создать свой собственный ранцевый вертолет! Ни больше, ни меньше! И с каким азартом он объяснял мне рисунки своего «изобретения» — вид сверху, вид сбоку, принцип действия... Лично мне кажется, что интерес к авиации у него появился не из чисто физиологического — «хочу летать», а глубже, аналитичнее что ли: «Почему самолеты летают?» И уже потом, через призму понимания,



появилось желание освоить эти сложнейшие летательные аппараты. Не просто освоить, а именно — покорить. Сделать подвластными себе, проникнув в их сущность... Поэтому с азартом он осваивал не только технику пилотирования, но и инженерную «компоненту». Когда, будучи уже в Школе летчиков-испытателей, параллельно, заочно, заканчивал Ленинградский институт авиационного приборостроения (хоть и заочно, но абсолютно ответственно) — свою дипломную работу выполнял не так, как принято у летающей, да еще и заочной братии (на принципе «сойдет и так»), а — увлеченно, как исследователь, научный работник. Сидел ночами, считал, вычерчивал. Сердился, когда не сходилось, радовался удачным решениям. Не утрачивая страсти к полетам, он с огромным наслаждением выполнял дипломную работу, с головой погружившись в научно-теоретические конструкторские разработки.

Что касается эмоциональной сферы... В этом плане он был и остается достаточно сдержанным человеком. До 30 лет он избегал любого публичного общения. Как будто «Господь уста закрыл» — на людях Саша предпочитал отмалчиваться: не вступал в дискуссии, не выступал с речами. В общем — не ораторствовал. Получается — вроде бы как «накапливал потенциал» перед тем, как начать выступать публично. Только лет после тридцати начал уверенно озвучивать свое мнение, свои позиции перед любой аудиторией. Как будто — «дозрел», обрел уверенность в компетентности своего мнения.

За чашкой чая неторопливо льется беседа о том, о сем...

— А свадьба? Какой была Ваша свадьба? — не сдерживаю своего любопытства.

Валентина Николаевна изумленно поднимает на меня свои лучезарные глаза: «Свадьба?»

— Да ее как таковой у нас и не было... Не то было время, не та жизненная ситуация... В своих чувствах друг к другу мы убедились еще к моменту окончания школы-интерната. Саша хоть и проводил все время в аэроклубе, но успевал и мне внимание уделять... Мы вместе радовались его поступлению в военное училище, решив создавать семью после его окончания. Мне, к сожалению, сразу после школы пришлось идти работать, чтобы поддер-



▲ Валя Галуненко, 1966 год



жать маму. Так что, основным средством общения стала переписка. На каникулах, конечно, мы встречались и вместе ехали к Сашиной бабушке, к тому времени уже овдовевшей, которая жила в селе одна и, не отличаясь крепким здоровьем, с домом и хозяйством управлялась, мягко говоря, «с трудом». Принимать же мою (посторонней девушки) помощь ей не позволяли нормы особого дореволюционного воспитания и внутреннего нрава. Вот, чтобы получить для меня возможность помогать бабушке, не ущемляя ее жизненных убеждений («а что люди скажут?»), мы с Сашей и решили расписаться.

А чтобы этим событием не доставить никому хлопот, мы постарались уладить этот вопрос как можно быстрее и спокойнее — отправились в ЗАГС п. Верхняя Хортица, где работала моя знакомая (мама школьной одноклассницы). Эта мудрая женщина, выслушав наши доводы (что на каникулы отведено всего десять дней, а нам, кроме того, что пожениться, надо еще так много успеть!), пошла на небольшое нарушение и назначила роспись на завтра. Говорят, что дождь в день бракосочетания — хорошая примета. Тогда мы об этом не знали, но, промокнув «до нитки» по пути в ЗАГС, от души веселились такому своему «свадебному убранству». Когда, мокрые и счастливые, мы получили свое свидетельство о браке, было решено «немыслимо кутнуть по этому поводу»: по дороге

домой мы купили коробку конфет и бутылку шампанского. То шампанское — самое памятное в жизни... Ведь мы с Сашей оба попробовали его впервые...

Я слушаю одну историю «из жизни» за другой и искренне восхищаюсь своей собеседницей: какая женщина смогла бы понять и принять выбор первого места службы молодого офицера — вместо предложенной ему «сытой заграницы» — тот «забитый» гарнизон, где больше всего летают... И еще масса таких примеров, когда возможность летать значила для него гораздо больше, чем бытовые удобства семьи



▲ 1974 год, г. Жуковский, Валентина Галуненко с сыном Женей, дочерью Леной и соседским Андреем Садовниковым

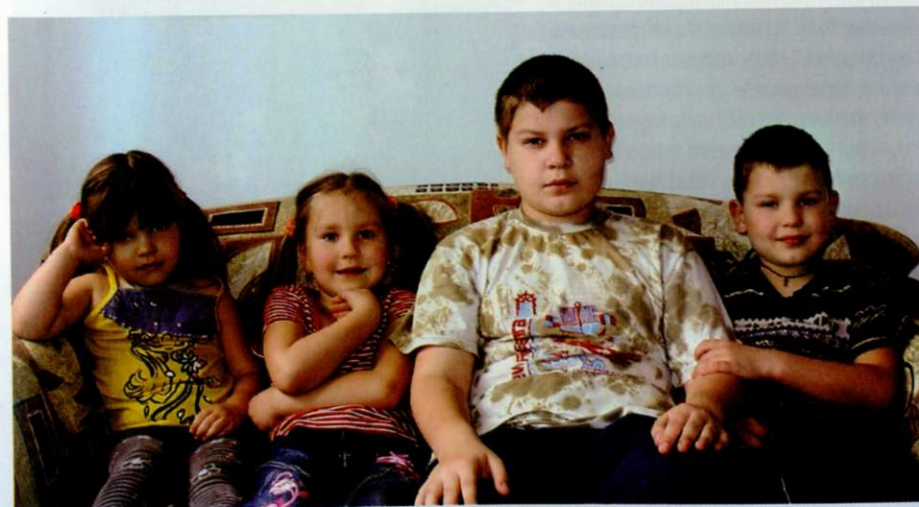


и материальные блага... Особенно «трогает за живое» эпизод о том, как, проведив мужа «в небо», в период его учебы в Школе летчиков-испытателей, изводясь от постоянного волнения за него, маршрут прогулки с двумя детьми выбирала таким образом, чтобы «десятой дорогой» обойти киоск с мороженым — тогда она не часто могла позволить своей малышне «такую роскошь»...

Ни словом, ни взглядом ни разу не упрекнула. Наоборот — всю жизнь искренне верила, что свою любовь к мужу надо вот так же неистово перенести на дело всей его жизни и помогать ему всей своей женской сутью. Похоже, что в этом оказалась абсолютно права. Сегодня, имея в итоге практически полвека супружеской



▲ Дочь Елена и сын Евгений как-то незаметно повзрослели...



▲ Внуки: Маша, Тамара, Анатолий, Александр



жизни, Александр Васильевич именно их, эти годы, относит к числу своих самых значимых жизненных достижений и, не переставая позитивно удивлять свою жену, продолжает выражать ей свою любовь, признательность — и, конечно, заботу.

По выходным дням дом Александра и Валентины Галуненко, к их общей радости, наполняется детским шумом и гамом. Дочь Лена одарила родителей внуками Анатолием и Александром, и внучкой Тамарой, а сын Евгений порадовал появлением на свет его долгожданной доченьки Маши.

Встретиться с Евгением в отцовском доме не удастся — человек он занятой и график его чрезвычайно насыщенной работы не признает ни выходных, ни праздничных дней. Но я сочла своим долгом, во что бы то ни стало, пообщаться с продолжателем дела Александра Васильевича, о котором я слышала массу позитивного от большинства тех, с кем общалась в процессе работы над этой книгой. Если гора не идет к Магомеду, Магомед «отправляется на летное поле». Говорят, что Галуненко-младшего легче всего застать именно там.

С первого взгляда становится ясно, что Евгений Александрович Галуненко здесь — в родной стихии. По пути с аэродрома в свой рабочий кабинет успевает решить целый ряд вопросов — «вживую» и по телефону, приветливо здоровается и перебрасывается шутками практически со всеми сотрудниками, попадающими в наше поле зрения. Совершенно очевидно, что люди отвечают ему искренними улыбками, явно симпатизируя молодому и энергичному руководителю. И дело тут, несомненно, не в фамилии, которую носит Евгений. Хотя о том, как живет в тени такого знаменитого отца, нам еще предстоит поговорить. А начинаем беседу, конечно, с воспоминаний детства. Каким видел и воспринимал Александра Галуненко его маленький сынишка?

— Если честно, то, будучи дошкольником, да и в школьные годы тоже, своего отца и видел-то не очень часто. Он так много



▲ 1974 г. г. Жуковский. Женя с отцом



времени проводил на работе, а вернувшись домой, так безоговорочно углублялся в какие-то свои бумаги, что редкие моменты общения с ним были как праздники. Чаще всего так и совпадало: если у папы появилась возможность уделить больше внимания семье, значит — наступил какой-то праздник. Хотя мы видели, как искренне он стремится побыть с нами, понимали ответственность его работы и никогда не обижались. В результате — моменты детского общения с отцом хранятся в памяти такими яркими образами. Самое раннее — это когда папа, служа еще в Маркулештах (значит мне — года четыре), взял меня с собой на аэродром в один из парковых дней и впервые посадил в кабину своего самолета. Это был истребитель МиГ-21. И я так отчетливо запомнил то счастливое мгновение первой встречи с чем-то новым, потрясающим детское воображение, заполненным неимоверным количеством влекущих стрелочек и циферок. Четко помню ручку управления, рычаг управления двигателем, разноцветными гашетками и кнопками, а также ярко красные предохранительные чеки катапультного кресла. Сейчас мне кажется, что именно тогда наметились ориентиры выбора жизненного пути. Понятно, что в дальней-

шем я со своими сверстниками рос возле аэродромов, мечтательно провожая взглядом из-за забора взлетающие и садящиеся самолеты. Где еще могли проводить время сыновья летчиков, живущие в военном гарнизоне молдавской провинции?

В Жуковском жить стало еще интереснее. Нам, детям, жизнь в общегородской казалась веселым приключением — с коллективными празднованиями, большим количеством друзей и постоянным шумом-гамом. Только вот отца видеть стали еще реже — настолько он был поглощен своей учебой. Зато появилась возможность незаметно (в том числе и под столом) присутствовать при разговорах взрослых, которые непременно велись слушателями ШЛИ в нашем коммунальном жилище и, по сути, являлись продолжением разбора полетов после нелегких летных дней. С особым благоговением я ожидал довольно частых походов с папой и его одно-



▲ 1975 г. Женя впервые за штурвалом летящего самолета Ан-26



курсниками, их женами и детьми в музей авиации в Монино. Это было царство авиации, где можно было увидеть, своими руками потрогать и заглянуть в кабины невероятно большого количества самолетов, где продолжались интересные обсуждения, тогда еще не совсем понятного для меня разнообразия крылатых изваяний. Там укреплялась уверенность в пока еще робкую, только зарождающуюся в сознании, мысль: «Я тоже, наверное, стану таким же летчиком, как папа и его друзья!»

С переездом в Киев образ жизни нашей семьи, конечно, изменился. Мы получили отдельную квартиру, появился первый автомобиль, я учился в школе, но папу практически перестал видеть вообще из-за его бесконечных командировок. Сейчас я знаю, понимаю и всем сердцем принимаю причину такого его режима жизни в тот период — он, будучи летчиком-истребителем по сути, постигал, вгрызался и отдавался на сто процентов новому для себя направлению — испытанию транспортных самолетов.

Но все же, редкие мгновения возвращения отца «на базу», сопровождались не только подарками, но и эмоциональным обсуждением проделанной работы с коллегами за семейным столом. Такие минуты созерцания папы, аргументированно отстаивающего свое профессиональное мнение, но при этом уважающего и позицию оппонента, конечно же не могли оставаться вне сферы моего внимания. Кстати, папины руководители — Митрофан Борисович Тарасюк и Афанасий Афанасиевич Круц — поддерживали замечательную традицию (которую необходимо возродить) коллективного разбора полетов с семьями на природе и такое же празднование всех значимых событий. Это давало возможность испытателям (а каждый представлял собой личность и имел свое профессиональное мнение) «обнуиться», прийти к компромиссу, к единому общему мнению, которое необходимо было выдать конструкторам, ну и, конечно, в неформальной обстановке укреплять взаимоотношения, благоприятно влияющие на достижение главной цели — создания безопасного и надежного самолета. Семьи в это время чувствовали поддержку и заботу друг друга, а мы, пацаны — удовлетворяли свое любопытство по поводу происходящего в небе и в кабинах самолетов. Я находился в кругу своих единомышленников — с сыновьями других испытателей мы тоже обсуждали «дела небесные», собирали картинки и значки с самолетами, обменивались ими, читали книги об авиации и пересказывали их друг другу, совместно укрепляясь в своем стремлении идти по стопам своих отцов.

Вот только не всегда отцы это стремление поддерживали. Тут такой психологический барьер срабатывает: отец, достигший успеха в работе летчика-испытателя, лучше других понимает сложность и ответственность этой работы и, в глубине души непременно мечтая, чтобы сын продолжал его дело, в то же самое время сомневается: хватит ли у того способностей и сил. По крайней мере, у своего отца я видел именно такое отношение к ситуации. Он никогда не подталкивал меня к летной работе, но внимательно наблюдал за мной со стороны, давая полное право на самостоятельный выбор. Уже сейчас я могу сравнивать



его манеру лётно-инструкторской работы с генеральной линией моего воспитания. Вводя в строй летчика, отец (за что его и называли «спящий лев») как будто совершенно не обращал внимания на своего обучаемого, предоставляя ему полную свободу действий. Но за этим, казалось бы, равнодушием — готовность моментально вмешаться в управление полетом в случае возникновения такой необходимости. Так и с моим выбором жизненного пути — отец как бы дал мне абсолютную свободу выбора, но сам (уж теперь-то я знаю!) постоянно был готов в случае чего подставить свое плечо или подкорректировать мой курс...

И вот — в старших классах мы сдружились с Андреем Спасибо (его отец, штурман-испытатель, трагически погиб на Ан-32П при тушении лесных пожаров в Испании) и решили дальше по жизни идти плечом к плечу вместе, пробиваясь в летчики-испытатели. В то время я серьезно занимался велоспортом. И даже показывал определенные успехи, попав в юниорскую сборную Украины. Мне очень повезло с тренером — Анатолий Иванович Лысенко, будучи очень порядочным человеком, помог мне вовремя правильно сориентироваться. Он предложил четко определиться — кем я действительно хочу стать: спортсменом или летчиком? Получив однозначный ответ в пользу авиации, Анатолий Иванович убедил меня в том, что в таком случае с велоспортом надо распрощаться, чтобы не «посадить» сердце. Нагрузки, которые я получал на тренировках, тогда уже

негативно отразились на моей кардиограмме. Я до сих пор очень благодарен этому человеку за его мудрость и человечность...

В это же время еще один мой друг из велосекции — Женя Головин — от своего старшего брата летчика-инструктора Волчанского летного училища получил информацию и предложил нам, еще несовершеннолетним пацанам, поступить в аэроклуб на летное отделение. Это был экспериментальный набор девятиклассников в пяти аэроклубах Советского Союза, в том числе — Киевском, с обучением на самолете Як-52 в течение двух лет и последующим обязательным поступлением в военные летные училища по окончании средней школы. Это был настоящий подарок судьбы. Мы с ребятами прошли медкомиссию, отбор и поступили в аэроклуб безо всякой от-



▲ 1986 г. Евгений после окончания средней школы



цовской протекции. Он узнал об этом через несколько месяцев, когда вернулся из очередной командировки. Теперь ежедневно, после школы, мы ходили на занятия в аэроклуб изучать азы аэродинамики, самолетовождения и систем самолета Як-52. Сдав школьные экзамены за 9-ый класс и соответствующие зачеты по дисциплинам для полетов в аэроклубе, мы с романтическим предвкушением воплощения своей мечты отправились в полевые лагеря на аэродромы «Чайка» и «Бузовая», где получили форменное обмундирование, совершили первые прыжки с парашютом, встали на довольствие и приступили к летному обучению. Начались первые тренажи, предварительные подготовки, приседания на крыле «чтобы увидеть землю», постановки задач, стартовые завтраки, разборы полетов и все то летное колдовство, которое называется «учебные полеты». Обучение логически закончилось в конце лета первыми самостоятельными вылетами. Мои первые шаги к знакомству с Пятым океаном происходили под бдительным надзором тренеров спортивного пилотажа. Низкий поклон и благодарность за терпение при первоначальном обучении Олегу Ахтулову, Анатолию Довгополу и Николаю Тарасевичу. Это настоящие фанаты своего дела, сумевшие мастерски передать опыт, сформировать профессионализм многих замечательных спортсменов самолетного спорта, которые впоследствии высоко держали отечественное знамя высшего пилотажа на международных соревнованиях.

В папиной жизни на том этапе был сложный и напряженный период —

испытания новейшего самолета супер-гиганта Ан-124 «Руслан» — и другие сложные испытания новой авиационной техники. Но, тем не менее, он не упустил тогда возможности проверить меня искушением как бы более привлекательных перспектив. Он предложил мне поступить и учиться в одном из самых престижных тогда вузов Советского Союза — Московском государственном институте международных отношений (МГИМО). Отец не просто озвучил мне это предложение, но даже убеждал: «Ты только представь



▲ 1990 г. выпускник ЧВВАУЛ, лейтенант Е. Галуненко с отцом



себе, как замечательно быть дипломатом!» Но я принял решение и остался в аэроклубе. Хотя и не все у меня там шло как по маслу. Те же самые, как у Александра Васильевича, проблемы на посадке, связанные с одной из распространенных ошибок — высоким выравниванием. Что заставило и меня понервничать при ограниченном количестве вывозных полетов! Отец же к моим занятиям и полетам в аэроклубе относился в большой степени скептически вплоть до моего первого самостоятельного вылета. И только после того, как у меня с Божьей помощью получилось вылететь самостоятельно — я ощутил: он наконец-то поверил в то, что я намерен стать летчиком. Кстати, мой тогда уже бывший тренер по велосипедному спорту, довольно часто приезжал со своими воспитанниками на гоночную трассу аэродрома «Чайка» и, проводя там тренировки на выносливость, параллельно пристально наблюдал за моими полетами и искренне радовался летным успехам своего недавнего питомца.

Дальше — Черниговское высшее военное авиационное училище летчиков. Хотя отец уже принял мой выбор, но до конца четвертого курса (пока я не вылетел на истребителе) он все-таки настойчиво возвращался к одному и тому же разговору: «Ты не передумал? Если есть какие-то сомнения, то лучше сверни с этого пути прямо сейчас — пока другие двери перед тобой открыты». Но — сначала увлечение, а потом — любовь к тому делу, которому обучался, укрепляли во мне уверенность в правильности выбранного пути.

Давала ли мне какие-то привилегии моя фамилия? В той степени, как и сыну любого другого летчика. Продолжателям летных династий, по-моему, легче адаптироваться к этой специальности, чем тем ребятам, которые с ней впервые соприкоснулись. Как, собственно говоря, и в любой другой сложной профессии. Но при этом я ощущал на себе и груз ответственности: всегда думал о том, чтобы «не посрамить казачество» — ни в коем случае не подвести отца, не разочаровать его. Кроме того, Вы же знаете — в небе блат не работает! В полетах имеет значение только то, как ты безопасно и грамотно летаешь, а не то, кто твои родственники. К сожалению, история авиации имеет печальные страницы именно по этому поводу. Мне посчастливилось вылететь первым на курсе, чем, возможно, дал отцу повод особенно порадоваться за меня. Не хочу хвастаться, но я чувствовал уверенность в себе. Вероятно, потому, что занимался по настоящему любимым делом. Влетался быстро. Летал на Л-39, потом — на МиГ-21СМ. После окончания училища получил распределение в Багай-Барановку под Саратовом, где было организовано переучивание выпускников Черниговского и Харьковского училищ на новые самолеты четвертого поколения — МиГ-29. Для осуществления амбициозных планов молодых летчиков это было что-то невообразимое, а лично для меня — еще и возможность скорейшего получения квалификации «Военный летчик 1-го класса», как условия, обязательного для претендента в Школу летчиков-испытателей.

Там меня и застало начало развала Советского Союза. Надо было срочно попасть служить на Украину, завершив переучивание. Вот тут без помощи отца



и его друзей, конечно, не обошлось. Мне поспособствовали перевестись в полк МиГ-29-ых, который был только что выведен из Германии в г. Староконстантинов Хмельницкой области. Однако, так складывалась тогда ситуация в украинской армии, в целом и полку, куда я попал, в частности, что у меня возникло опасение по поводу вероятности реализации намеченного четкого пути в ШЛИ: необходимый налет, первый класс и перспективный самолет. Мы с отцом посоветовались, и он принял решение форсировать события, обеспечивающие дорогу в испытатели. Это стало знаковым ключевым моментом, когда я ощутил реально сильную поддержку и получил весомую помощь от своего отца. Он помог, соблюдая все формальности, перевестись из армии в АНТК Антонова. Основанием стала самостоятельная подготовка к экзаменам и сдача экзаменов в Центральной квалификационной комиссии ШЛИ им. Громова в г. Жуковский на присвоение квалификации «Летчик-испытатель без класса» с последующим вручением соответствующего свидетельства. Генеральный конструктор П.В. Балабуев пошел тогда нам навстречу, выдав мне кредит доверия под гарантии его уважения к отцу. Хочется верить, что это доверие мне удалось хоть как-то оправдать своим последующим интенсивным трудом и преданностью родному предприятию. Работал, как мог: много и увлеченно — осваивал типы самолетов, вникал во все тематики, которые могли быть мне доверены, изучал все, что было возможно. Когда у АНТК возникла потребность в квалифицированных летчиках-испытателях, нас — 5 человек, из числа молодых летных специалистов (в том числе и моего друга — Андрея Спасибо), направили на подготовку в ШЛИ им. Федотова, но уже с получением класса.

Курс нашего обучения был уже не такой многопрофильный и не с таким количеством типов воздушных судов, как в годы обучения отца. Тогда в подготовку испытателей вкладывались огромные государственные средства. А в период моего обучения там, «погоду» определяли уже рыночные отношения: программа строилась по максимально рациональному и минимально затратному пути — заказчик получал и оплачивал только то, что ему было действительно необходимо. КБ Антонова смогло профинансировать только минимальное количество типов воздушных судов, необходимое для получения квалификации и дальнейшей работы по испытаниям транспортных самолетов. Вернувшись в Киев, мы продолжили работу в АНТК уже на качественно новом уровне.

Сразу после выпуска из ШЛИ я начал активно участвовать в типовых эксплуатационных испытаниях самолетов Ан-72В, Ан-72ПС, Ан-74Т, принимать участие в испытаниях пожарного Ан-32П, выполнять транспортные полеты на Ан-26, Ан-12 и Ан-22 в качестве второго пилота. Моими учителями были В.И. Терский, В.Г. Лысенко, С.В. Максимов. Удалось даже с отцом выполнить несколько полетов, но в авиации существует негласный закон — стараться не планировать в один экипаж близких родственников, поэтому прочувствовать на себе всю полноту отцовской передачи опыта в полете, а не только на земле, мне не удалось. Хотя и по тем нескольким полетам я понял, что должен быть более требовательным к себе.



Затем была очень интересная работа в Западной Сахаре по обеспечению миротворческой миссии ООН на самолете Ан-26. Тогда надо было подменить один из наших работавших там самолетов для проведения тяжелой формы технического обслуживания. Прекрасный летчик с большим опытом и командир экипажа Григорий Фердигалов (я был у него вторым пилотом) показал мне высшее мастерство эксплуатации самолета в пустыне при +55 градусах с практически не подготовленных площадок в условиях сильных ветров. Это был действительно весомый вклад в копилку приобретаемого опыта.

Уже в качестве командира экипажа мне посчастливилось провести очень интересные испытания нового навигационного комплекса, установленного на самолет Ан-74Т, в составе двух человек экипажа в условиях крайнего Севера. Это была первая «проба пера» и первый опыт серьезной и ответственной работы.

Но моей настоящей первой «учебной партией» в качестве летчика-испытателя на АНТК, которому была доверена очень «настоящая» работа, стали испытания нового самолета Ан-38, пришедшего на смену хорошо зарекомендовавшему себя в народном хозяйстве и в свое время явившегося «учебной партией» для отца — самолету Ан-28. На эту работу меня рекомендовал, а потом и благословил шеф-пилот-испытатель фирмы Сергей Васильевич Максимов, после того, как про-



▲ Сразу после первого испытательного полета на Ан-148 командир Е. Галуненко попадает в объятия П.П. Балабуева, за которым (слева направо) стоят — Д.С. Кива, Г.Г. Онгирский, А.К. Мялица, Ф.М. Муравченко



верил мои способности в вывозных полетах на Ан-28. Испытания Ан-38 в условиях жары и высокогорья, в условиях предельно низких температур наружного воздуха, в условиях естественного обледенения, боковых ветров, грунтовой ВПП, определение характеристик сваливания, взлетно-посадочных и летно-технических характеристик, испытания отказов систем самолета и определение характеристик прочности — далеко не полный перечень интереснейшей проведенной работы по испытанию нового самолета и первая, доверенная мне, серьезная тематика. Полученный на этом этапе опыт впоследствии был оценен Генеральным конструктором П.В.Балабуевым, который остановил свой выбор на моей персоне в качестве второго пилота при назначении экипажа на первый вылет нового самолета Ан-140. Командиром был назначен замечательный человек, опытный, талантливый летчик-испытатель — мой учитель Анатолий Казимирович Хрустичкий. Это было для меня очень важно — использовать предоставленную возможность помогать опытному испытателю и учиться у него профессионализму.

При испытаниях Ан-140 я снова прошел весь большой виток исследований нового самолета, как и на Ан-38, но уже с закреплением усвоенного материала на более высоком уровне.

Тогда я особенно ощутил, что над своим кругозором, объемом знаний, летчику-испытателю надо постоянно работать. Мы живем в таком динамичном мире, что останавливаться в процессе самосовершенствования нельзя ни на секунду. Отстанешь — вряд ли сумеешь наверстать упущенное и быть на одном



▲ Евгений Галуненко в кабине Ан-148



уровне с ведущими специалистами других стран. А если действительно хочешь расти и желаешь успеха отечественным разработкам новых самолетов — ты должен стремиться к позициям «впереди паровоза»: самостоятельно, по всем доступным каналам, изучать перспективные разработки всего мира, анализировать и принимать решение об их потенциале, практической востребованности и т.д..

Затем были не менее памятные испытания Ан-74ТК-300 с прекрасными специалистами-испытателями Харьковского государственного авиационного предприятия. Тогда уже конструкторами была заложена идея создания Ан-148 и началась работа в экспертных группах по созданию облика кабины нового пассажирского самолета.

Конечно, я очень благодарен судьбе и руководству АНТК, счастлив и горд тем, что мне доверили испытания замечательного самолета Ан-148.

Жизнь летчика-испытателя АНТК и сегодня наполнена самыми необычными заданиями и полетами. К счастью для меня, для всего нашего общества, украинское самолетостроение не стоит на месте. Здесь, в Киеве, создаются новые самолеты и модернизируются старые. И очень хочется, чтобы об этом знала, в первую очередь, наша замечательная молодежь. Сегодня сформировать сильный кадровый летно-испытательский состав — достаточно сложная задача. Но я уверен, что в ближайшем будущем эта ситуация исправится, и мы снова получим возможность встречать на пороге своего предприятия молодых, уверенных в себе пилотов, мечтающих, именно — МЕЧТАЮЩИХ испытывать самолеты. Которых приведет сюда не поиск заработка, а более ВОЗВЫШЕННАЯ ЦЕЛЬ. Папа рассказывал о том, какие горящие глаза видел у курсантов Государственной летной академии — будущих пилотов во время встреч, проведенных в стенах этого вуза.



▲ Отчет экипажа после первого полета самолета Ан-148 (слева направо) С.М. Трошин, А.С. Макия, Е.А. Галуненко, П.В. Балабуев, Ф.М. Муравченко



Надо этих ребят поддерживать. На государственном уровне, всеми заинтересованными инстанциями. И реанимировать ту отличную аэроклубовскую систему, которая затягивала в авиацию мальчишек, не успевших «сбиться с курса», обеспечивала приток в летные училища мотивированных, гарантированно годных к летной работе парней, отсеивала еще до поступления ненужный балласт, что позволяло экономить значительные государственные средства. Сегодня пора развить и усовершенствовать материально-техническую и методическую базу профессиональной подготовки летного состава до уровня международных стандартов. Понятно, что это не должно быть головной болью исключительно учебных заведений. Эксплуатанты обязаны принимать в этом участие: сегодняшние курсанты — их завтрашняя безопасность полетов. А уже дальше, набрав таких вот ребят на обучение в обновленном образовательном пространстве, останется задача: просто их правильно воспитать, ввести в профессию. И тут — дисциплина, как стержень подготовки и основа профессионализма. Это гораздо серьезнее, чем кажется на первый взгляд. Не зря ведь в годы моего обучения в летном училище нарушителей дисциплины безоговорочно отчисляли. Небо не прощает безалаберности. При этом нормальный, дисциплинированный парень, даже без каких-то сверхъестественных способностей, при условии правильной мотивации может стать вполне достойным пилотом.

Отец когда-то нам, начинающим испытателям, как раз в момент выпуска из ШЛИ, преподнес очень убедительный урок по безопасности полетов. Он прилетел тогда к нам в Жуковский и всех пятерых привез на Быковское кладбище летчиков-испытателей, где по надгробьям можно проследить всю историю развития авиации с 30-х годов по настоящее время. Повел по рядам, где похоронены наши коллеги, и я был поражен тому, как много знает мой отец о каждой катастрофе, а еще больше — тому, как можно было избежать многие из произошедших трагедий. Это был жесткий, но очень полезный для психологии каждого из нас экскурс.

Я возвращаю разговор в желаемое русло: «Евгений Александрович, а считаете ли Вы, что на сегодняшний день догнали своего отца в лет-



▲ Экспресс-доклад командира экипажа о результатах полета



ном мастерстве и профессионализме? Наверняка, именно к этому Вы и стремились?»

Буду искренним: я никогда не стремился повторить своего отца. Он — замечательный, авторитетный летчик-испытатель. Конечно — ориентир и пример для подражания, но в разумной степени. Хотелось стать таким летчиком, таким человеком, за которого отцу никогда не было бы стыдно. При этом пройти свой путь: как на земле, так и в небе. Нам часто говорят о внешнем сходстве, о подобии личностных качеств. Это здорово. Но все-таки — мы разные. Я бы сказал так: мы одинаково воспринимаем окружающий мир, но только с разным пределом терпения. Папа может дольше, чем я, пытаться уладить ситуацию миром. Я тоже стараюсь, но могу взорваться гораздо быстрее. Вот в этом, пожалуй, и основная разница — таймеры работают с разными порогами срабатывания. То есть: мы одинаково реагируем, но с отличной друг от друга динамикой... Мы одинаково не можем оставаться равнодушными к одним и тем же вещам, категории «что такое хорошо» и «что такое плохо» у нас, скорее всего, идентичны. И, тем не менее — достаточно часто мы спорим, в том числе и по рабочим (а точнее — чаще всего, именно по рабочим) моментам. В таких спорах рождается истина — ведь каждый из нас привык свою точку зрения отстаивать и аргументировать. Сказать, что я счастлив иметь такого отца — это не сказать ничего. Словами сложно передать весь тот спектр положительных чувств, которые есть у меня по отношению к этому человеку. Поэтому даже не берусь этого делать, да и не привык публично обнажать душу, эмоции... Но я искренне благодарен инициаторам и исполнителям за то, что создается эта книга, которая должна помочь нашему обществу правильно воспитать своих лучших сынов и дочерей, давая украинской авиации шанс расцвета. Потому что Украина — это мощная авиационная держава, и мы строили, строим, и будем создавать все новые и новые самолеты. На мой взгляд, молодежи сегодня не хватает верных ориентиров и, к сожалению, духовности. А эти составляющие очень тождественны.

От автора: Евгений Александрович продемонстрировал ту же подлинную скромность, которая так характерна для Галуненко-старшего. О той работе, которая стала пиком его испытательной карьеры — когда он в качестве ведущего летчика-испытателя впервые поднимал в небо самый новый и перспективный украинский самолет Ан-148, Евгений Александрович распространяться не стал. Более того, ни словом не обмолвился о том, что среди результатов его работы летчиком-испытателем — два ордена «За мужество» (насколько мне известно, ни один другой украинец не является кавалером сразу двух таких орденов!). На мои настойчивые вопросы «За что?», Галуненко-младший только отшучивался, поэтому пришлось попытаться добыть информацию самостоятельно. Каково же было мое удивление, когда коллеги Евгения предложили мне узнать о его героизме из представления на присвоение звания Герой Украины, подписанного Генеральным конструктором Д.С.Кивой и поданного в соответствующие инстанции по результатам многолетнего труда Е.А.Галуненко в КБ «Антонов» и проявленного в сложных летных испытаниях личного мужества и героизма!



Позволю себе процитировать этот документ: «...Наиболее ярко проявился опыт Галуненко Е.А. при проектировании и испытаниях пассажирского самолета Ан-148 — самого современного самолета XXI века, в конструкции которого реализован целый ряд современных изобретений.

С присущим Евгению Александровичу спокойствием, взвешенностью решений и последовательностью, он поднял Ан-148 в первый полет 17 декабря 2004 года и шаг за шагом полностью провел программу государственных испытаний до получения Сертификата годности международного образца.

Первый этап испытаний любой новой авиационной техники всегда сопровождается различными отказами жизненно важных самолетных систем и оборудования. Экипаж неоднократно попадал в сложные ситуации при разных условиях, но высокое летное мастерство, личное мужество и героизм командира экипажа Галуненко Е.А. всегда обеспечивали благополучное завершение полета...

...За весь период летной работы Галуненко Е.А. освоил 20 типов самолетов. Количество выполненных им сложнейших летно-испытательных программ ставит его на высшую ступень квалификации.

За личное мужество и героизм, за личный вклад в создание и испытание самолетов «АН» Галуненко Евгений Александрович представляется на присвоение звания Герой Украины с вручением ордена «Золотая Звезда»».

По-моему, добавить к вышесказанному просто нечего. Остается только выразить надежду, что справедливость обязательно восторжествует, и первая династия настоящих Героев, появившаяся на Украине, получит свое официальное признание и подтверждение.



▲ Евгений с женой Оксаной на авиационной выставке

Глава 29.

Памяти Ивана Кожедуба

Однажды, случайно, по радио услышала обрывок текста, посвященного выдающемуся летчику. Примерно так: «Парень из простой крестьянской семьи, который смог достичь профессиональных высот и признания исключительно собственными силами. Первые шаги в авиации сделал, занимаясь в аэроклубе... Характер, в котором гармонично сочетаются мужество, отвага и исключительное хладнокровие. Особая способность во время полета точно и быстро взвесить обстановку, мгновенно найти в сложившейся ситуации единственно верный ход. Он разбирал каждый свой полет — анализировал любую ошибку... Избран почетным гражданином нескольких городов». Прислушалась внимательнее, в полной уверенности, что речь идет о герое моего повествования... Оказалось — передача была о трижды Герое Советского Союза Иване Кожедубе. Допущенная оплошность заставила задуматься, продолжая сравнивать обоих. В результате — получилась такая яркая параллель, которую невозможно обойти вниманием, оставив за пределами данной книги! Тем более, что работая над повествованием о Галуненко, я достаточно часто слышала от различных своих собеседников о его сходстве с Иваном Никитовичем. И самое

главное, раз уж цель данного повествования — выяснение особенностей формирования профессиональной надежности летного состава, то Иван Кожедуб, без преувеличения, относится к числу самых ярких и выдающихся образцов вершин летного профессионализма в мировой авиации.

Родился Иван 8 июня 1920 года в селе Ображевка ныне Шосткинского района Сумской области, в семье крестьянина. По



▲ Трижды Герой Советского союза Иван Кожедуб



окончании неполной средней школы и химико-технологического техникума, в 1939-м году в аэроклубе освоил самолет У-2. В 1940 году призван в ряды Красной Армии. Во время Великой Отечественной войны легенды о талантливом летчике ходили с обеих сторон линии фронта. Но на одних его победы наводили панический страх, в сердца других — вселяли гордость, наполняли силой и мужеством. Несмотря на то, что первые годы войны Иван работал инструктором в летном училище, эвакуированном в Среднюю Азию, и на фронт попал только в ноябре 1942-го, ко Дню великой Победы в его резерве — 330 боевых вылетов, 120 воздушных боев (в которых летчик ни разу не был сбит!) и 62 самолета противника, уничтоженных лично. И на груди — три золотых Звезды Героя, множество орденов и медалей. По мнению очевидцев и экспертов, такая летная успешность обеспечивалась особыми хладнокровием и отвагой, отработанной до мелочей техникой пилотирования, собственными приемами и методами воздушного боя, тщательно продуманными на земле. В своих автобиографических книгах («Служу Родине», «Праздник победы», «Верность Отчизне») Иван Никитович сам расставляет акценты и делится секретами своих побед. Во главе угла — беззаветная преданность своему делу, любовь к небу, уважение к людям.

После войны И.Н. Кожедуб продолжал службу в ВВС. Освоил реактивные самолеты. В 1949 году окончил Военно - Воздушную Академию. Принимал участие в Корейской войне 1950–1953 гг. (командовал 324-й иад). В 1956 году окончил Военную Академию Генштаба. В 1964–1971 гг. был первым заместителем Командующего ВВС Московского военного округа. С 1971 года — в центральном аппарате ВВС, с 1978 — в Группе генеральной инспекции МО СССР. В 1985 г. ему присвоено звание маршала авиации.

Конечно, стремление «быть похожим на Кожедуба» подняло в небо не одно поколение мальчишек Советского Союза. И равнение на «первого аса Великой Отечественной» одна из лучших традиций советской школы воспитания буду-



▲ И.Н.Кожедуб



щих авиаторов, формирования личности офицеров Советской Армии. Дважды Герой Советского Союза летчик-космонавт Алексей Леонов об Иване Кожедубе, которого хорошо знал лично, сказал так: «Человек удивительной судьбы и неизведанной физиологии». Профессия летчика-испытателя также требует особых качеств, и, безусловно, испытатель является особой категорией летного состава, о которой я бы тоже сказала по-леоновски: «неизведанной психофизиологии». В мирное время сознательно идти на постоянный риск и преодоление себя не ради материальных благ, а во имя (как бы высокопарно это не прозвучало) — служения высоким идеалам, могут только единицы: те, кто и в войну, бесспорно, показал бы пример героизма и профессионализма. Совершенно особые психология, отношение к жизни и к самому себе.

Мне кажется, что и следующее высказывание Алексея Леонова об Иване Кожедубе, все, кто знает и общается с Александром Галуненко, могли бы уверенно повторить в адрес последнего: «В нем собраны необыкновенные качества просто человека, который любит людей. Очень мягкий, очень добрый, я не помню, чтобы он сердился, не помню, чтобы он ругался, я его



▲ Маршал Авиации И.Н. Кожедуб



▲ Дважды Герой Советского Союза, космонавт А.А.Леонов об И.Н.Кожедубе вспоминает достаточно часто



помню всегда улыбающимся, говорящим о простых вещах в анекдотичной форме».

И абсолютно точно — то, как настойчиво Александр Галуенко преодолевал сопротивление командования и рвался в летчики-испытатели из своей воинской части, созвучно на 100% известному по мемуарам и другим литературным источникам стремлению Ивана Кожедуба на фронты Великой Отечественной войны из Средней Азии, где он в первые годы войны работал летчиком-инструктором в эвакуированном летном училище...

Не удивительно, что в 2010 году Александр Васильевич оказался в числе тех неравнодушных общественных и политических деятелей, которые добились, преодолевая сопротивление «помаранчевой» тогда еще власти, официального признания и празднования 8.06.2010 года на самом высоком уровне 90-летнего юбилея Ивана Кожедуба.

В Киеве, в Парке Славы, накануне юбилея, маршалу авиации, трижды Герою Советского Союза И.Кожедубу был открыт памятник.

Большая праздничная программа состоялась и на малой родине героя — в с.Ображиевка, Сумской обл.



▲ Ветераны у памятника И.Н.Кожедубу. Слева направо: Г.И. Осмачко, В.И. Осипенко, В.Г. Воронцов, Н.П. Крюков, М.А. Лопатин, Ю.В. Михайленко, О.И. Гук, К.И. Полухин, А.Н. Гордеев, А.В. Галуенко, В.С. Малеванный



▲ Возложение цветов к памятнику

А еще — особым образом отнеслись к юбилею Ивана Никитовича в Кировограде, в Государственной летной академии Украины. И не случайно: здесь,

в ведущей украинской школе подготовки летного состава для гражданской авиации, с особым трепетом относятся к выдающимся фигурам авиационной славы, формируя у своих курсантов соответствующий идеал для подражания. Имя Ивана Кожедуба с Кировоградщиной и Кировоградским летным учебным заведением связано необыкновенными узами. С одной стороны — именно во время боев в небе этого степного края Иван Никитович значительно увеличил только начатый им счет боевых побед, вскоре после чего был награжден



▲ И.Н. Кожедуб сажает дерево в Кировоградском летном учебном заведении



своей первой звездой Героя Советского Союза. В своей книге «Верность Отчизне» И.Кожедуб пишет: «9 января в приказе Верховного Главнокомандующего было отмечено, что в боях за овладение Кировоградом наряду с воинами танковых, стрелковых, пехотных дивизий нашего фронта отличились летчики генерал-лейтенанта Горюнова. Нашей 302-й авиадивизии присвоено звание Кировоградской. А вечером, в 21 час, столица салютовала нам, воинам Второго Украинского фронта, освободившим Кировоград». Уже будучи маршалом авиации (в 1985 году), Иван Никитович посетил летное учебное заведение Кировограда, и в торжественной обстановке, перед строем курсантов, посадил «на память» саженец дуба (специально для этого случая доставленный из Никитского ботанического сада). Через шесть лет легендарный летчик ушел из жизни, а посаженное им дерево — до сих пор растет на виду у будущих авиаторов, их педагогов и гостей, олицетворяя собой силу и величие духа великого украинца.

В день 90-летнего юбилея Ивана Кожедуба по инициативе администрации вуза и ветеранских организаций, при помощи спонсоров и меценатов, возле исторического дуба торжественно открыли гранитный памятный знак «В память о подвигах трижды Героя Советского Союза маршала авиации Ивана Никитовича Кожедуба и его пребывании на кировоградской земле в апреле 1985 года». В ритуале разрезания красной



▲ Кировоград, ГЛАУ. Открытие памятного знака И.Н.Кожедубу в день его 90-летия



ленты, опоясывающей установленный знак, вместе с ректором Государственной летной академии Украины Сергеем Неделько участвовал и член Наблюдательного совета Государственной летной академии Украины Александр Галуненко.

Газета Верховной Рады «Голос Украины» (№109 от 16.06.2010 «Иван Кожедуб на Кировоградщине: в небе и на земле», автор — Ольга Пилипенко), описывая произошедшее мероприятие, указывает и на то, что «по показателю коэффициента боевой активности (его коэффициент составляет 0,517, что обозначает соотношение количества сбитых самолетов и количества воздушных боев) Иван Кожедуб занесен в Книгу рекордов Гиннеса. Такого показателя нет ни у одного летчика мира. Ради справедливости надо сказать, что в Книгу рекордов Гиннеса занесено имя и одного из участников этих торжеств — Героя Украины Александра Галуненко, который более тридцати лет был летчиком-испытателем и установил 263 мировых авиационных рекорда...» Два украинских летчика встретились на страницах международного собрания «исключительных». Вот таким необыкновенным образом пересеклись два имени, две авиационные судьбы.



▲ Выступление настоятеля Свято-Успенского храма архимандрита Боголепа на митинге в Государственной летной академии Украины, 2010 год



И даже глядя на эти две фамилии, нельзя не удивиться их соответствию психологическим портретам своих носителей. На открытии гранитного памятного знака Ивану Кожедубу у посаженного им дуба в Кировограде выступал и представитель православного духовенства — настоятель Свято-Успенского собора архимандрит Боголеп, который говорил об особом значении и даже знаковости произошедшего соединения двух основных символов силы, величия и могущества — дуба и камня (галуна).

Я не располагаю официальными статистическими данными на этот счет, но мне кажется, что в высшем эшелоне государственной власти — Верховном Совете — представители летной специальности вряд ли самые частые гости. В систему «человек-человек» не особенно вписывается тот, кто однозначно успешен в системе «человек-машина». Да и что может привлекать «небожителя» в этой чересчур уж земной работе? Наверное, то ответственное отношение к жизни, которое описывает другой известный летчик — Антуан де Сен-Экзюпери: «Его величие — в сознании ответственности... Он из тех больших людей, что подобны большим оазисам, которые могут многое вместить и укрыть в своей тени. Быть человеком — это и значит чувствовать, что ты за все в ответе. Сгорать от стыда за нищету, хоть она как будто существует и не по твоей вине. Гордиться победой, которую одержали товарищи. И знать, что, укладывая камень, помогаешь строить мир».



▲ Памятник И.Н. Кожедубу в Харьковском университете Воздушных Сил



И вот «новая высокая параллель» на пике ответственности и человеческого доверия: Иван Никитович Кожедуб — депутат Верховного Совета СССР 2–5 созывов, Александр Васильевич Галуненко — депутат Киевской областной рады 5 и 6 созывов, Верховной Рады Украины 5 созыва. Первый являлся членом Президиума ЦК ДОСААФ, второй — Президент федерации авиационного спорта Украины.

В ноябре 2010 года в Украине состоялось открытие еще одного памятника «первому асу второй мировой» — на территории Харьковского университета Воздушных сил имени И.Кожедуба в рамках празднования 80-летия данного учебного заведения. И, хоть Александр Галуненко учился летному мастерству в Черниговском высшем военном авиационном училище летчиков (ЧВВАУЛ) имени Ленинского Комсомола, «пути Господни неисповедимы». Реформирование украинского военного образования привело к слиянию ряда военных училищ в один университет, в результате чего — Харьковский университет Воздушных сил становится правопреемником ЧВВАУЛ и его страница истории «ВЫПУСКНИКИ, КОТОРЫМИ ГОРДИТСЯ УНИВЕРСИТЕТ» (иными словами: «Герои — выпускники нашего Университета») снова объединяет в один ряд эти фамилии — Кожедуб и Галуненко.

И, в свете вышесказанного, лично для меня, совершенно особым образом звучит припев Гимна Харьковского университета Воздушных сил имени И.Кожедуба (на украинском языке):

«Висота починається з нас:
З alma mater закоханих в небо!
З Кожедуба ім'ям на вустах
Ми до мрії крокуємо певно...»

Услышав такие слова, достаточно просто слово «Мрия» мысленно написать с заглавной и взять в кавычки... И все сходится...



Глава 30.

Эпилог

Вот, собственно, и все, что мы хотели рассказать. Хотя, вероятнее всего — очень скоро вспомнится еще что-то, что мы упустили, кто-то, о ком тоже непременно стоило бы рассказать. Кроме того, Александр Васильевич продолжает свою трудовую деятельность, не собираясь останавливаться на достигнутом. А значит — летопись на этом не заканчивается. Вполне возможно, что у данной книги будет продолжение или переиздание: «уточненное и дополненное»...

И все-таки — хочется подвести определенные итоги проделанной работы. Я искренне верю, что среди читателей найдутся такие, которым читать эту книгу было так же интересно, как мне — ее писать. В процессе этой работы я узнала много нового, интересного, получила удовольствие от общения с исключительными, неординарными людьми — и рада возможности в меру сил поделиться этими достижениями с широкой читательской аудиторией. Надеюсь, что каждый, кто прочтет наш рассказ, раздобудет в нем свое рациональное зерно, найдет ответы на какие-либо собственные вопросы, расширит горизонты личного познания, сумеет скорректировать свой жизненный курс на профессиональную успешность, открыв для себя ее компоненты.

Нетрудно заметить, что всех авиаторов, достигших профессиональных высот, интервью с которыми здесь приведены, объединяет очень-очень многое. Не буду перечислять и обобщать, оставляя эту привилегию каждому, внимательно читающему. Но то, что в книге под названием «Рассказ о летчике-испытателе Александре Галуненко» собраны жизненные истории и размышления целого ряда самых разных людей — не случайно. Во-первых, как очень метко по тому же поводу заметила в своих автобиографичных воспоминаниях и размышлениях «Я — летчик» знаменитая «Мисс «МиГ»» Марина Попович: «...в этой книге я много пишу о своих друзьях, с которыми встречалась в жизни. И это тоже обо мне: скажи мне, кто твой друг...». А во-вторых, приведенные здесь примеры успешных людей с показательной наглядностью свидетельствуют о том, в чем, собственно говоря, и хотелось убедить своего читателя: Александр Васильевич — не феномен, которому повезло родиться под счастливой звездой с необходимым спектром способностей и профессионально важных качеств. Он, так же как и его друзья, описанные вместе с ним на этих страницах, достигли своих успехов благодаря одним и тем же факторам — любви к своему делу, настойчивости, трудолюбию, человеколюбию... Что и требовалось доказать...

1. Все мы родом из детства ..	8
2. Школьные годы	19
3. Парашютисты	27
4. Первые полеты	33
5. Черниговское летное	42
6. Маркулешты	52
7. Люди-птицы.	61
8. Курсантская дружба: взгляд из космоса.	83
9. На пороге мечты ..	92
10. Шли. Мечта сбывается!.	99
11. Новая профессия	128
12. Как это было ..	138
13. Ан-28. Первая испытательная парта	149
14. Планер. Приятное с полезным.....	163
15. СЛА. В небе и...под водой	170
16. Ан-72. Сокращенный экипаж ..	175
17. Ан-74 и арктическое тепло..	182
18. Ан-124 «Руслан» ..	206
19. Ан-225 «Мрия»....	222
20. Ан-70. Восставший из пепла ..	241
21. Ан-148 «семейный» региональный ..	263
22. Триада генеральных	272
Антонов О.К.	272
Балабуев П.В.	279
Кива Д.С.	289
23. Его именем названа планета.	296
24. Параллели и пересечения ..	308
Волк И.П.	308
Квочур А.Н.	317
Кривов Г. А.	324
Неделько С.Н.	327
Онищенко С.И.	334



Петрив Л.С.	340
Скалько Я.И.	345
Стрельников В.И.	350
Яковлев Ю.В.	360
А бывает и так....	368
25. Награды: в шутку и всерьез....	370
26. С научной точки зрения .	380
27. Новый этап жизненного пути .	386
28. Про самое сокровенное ...	402
29. Памяти Ивана Кожедуба	423
30. Эпилог .	432

ПОЛЕЗНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

В Украине получить специальность пилота гражданской авиации можно в Кировоградской лётной академии Национального авиационного университета (так называется вуз с 2012 года), подробнее - www.glau.kr.ua;
военного лётчика – в Харьковском университете Воздушных Сил им.

И.Н.Кожедуба (www.hups.mil.gov.ua);

а узнать о другой ключевой авиационной профессии – «авиадиспетчер» - можно на специальном сайте, созданном провайдером аэронавигационных услуг Украины ГП «Укразорух» www.controller.ukratse.ua



АНТОНОВ

доброе имя, надежные крылья

www.antonov.com

Навчально-популярне видання

Кушнір *Ольга Олександрівна*

Від мрії до «МРІЇ»

і не тільки...

**Розповідь про льотчика-випробовувача
Олександра Галуненко**

(російською мовою)

Технічний редактор *Л. І. Кіреєв*
Комп'ютерна верстка *І. В. Котлінська*
Дизайн обкладинки *І. М. Шалюта*

Формат 70х90/16. Ум. друк. арк. 31,88. Тираж 6000 прим. Зам. 99.

Видавнича компанія «КИТ»
04080, м. Київ, вул. Фрунзе, 19—21. Тел.: (044) 417-21-72
Свідоцтво про внесення до Державного реєстру суб'єктів
видавничої справи ДК № 861 від 20.03.2002 р.



Об авторе

КУШНИР

Ольга Александровна

Родилась 16 июля 1970 года в Болгарии, где в то время служил отец — офицер Советской Армии.

«Первый раз в первый класс» пошла в СШ № 19 г. Кировограда (Украина).

Несколько школьных лет прошли в Забайкальском военном округе (Россия, Читинская область, Могойтуйский район, СШ с. Цаган-Челутай).

Аттестат зрелости с серебряной медалью получила в СШ № 2 г. Щучина Гродненской обл. (Беларусь).

Первое высшее образование (техническое) получила в ВУЗе, который сегодня называется Кировоградский национальный технический университет.

Второе высшее (психологическое) получает в Кировоградском институте регионального управления и экономики.

В 1994 году родила сына Виктора.

В Государственной лётной академии Украины работает с 2000 года.

С 2007 года — на должности помощника ректора по связям с общественностью.

В 2009 году в специализированном совете Украинской инженерно-педагогической академии (г. Харьков) защитила диссертационное исследование на тему «Методика формирования у будущих пилотов профессионально важных качеств в процессе тренажёрной подготовки», получив научную степень кандидата наук.

Преподаёт в лётной академии будущим пилотам, диспетчерам, бортинженерам, другим авиационным специалистам авиационную психологию. Издаёт академическую газету «Старт», создала и модерирует официальный сайт ВУЗа.

«От мечты до «Мрии» и не только...» — первая проба пера такого масштаба.

Автор искренне благодарит тех, кто принял участие в создании этой книги, и желает всем крепкого здоровья, мира, добра и благополучия!