

Валерий Меницкий



БРАТЯ ПО НЕБУ

Из книги «Моя небесная жизнь»

30 лет назад, в год, когда Казахстан обрел независимость, Токтар Аубакиров, первым из казахов, совершил полет в космос: поднялся на космическом корабле «Союз ТМ-13» к орбитальному комплексу «Мир» и спустя 7 суток 22 часа 12 минут 40 секунд вернулся на Землю на борту космического корабля «Союз Т-12». Это было знаковое событие. Но ему предшествовали годы учебы и работы. С 1976 по 1991 год летчик-испытатель Т. Аубакиров работал в ОКБ имени А. И. Микояна. В официальной биографии указано: «Поднял в небо и провел испытания различных модификаций самолётов МиГ-29 и МиГ-31. Участвовал в испытаниях сверхзвуковых боевых самолётов МиГ-23, МиГ-25, МиГ-27 и их модификаций; провёл испытания по дозаправке в воздухе самолёта-перехватчика МиГ-31Б... За время работы освоил более 50 типов самолетов».

О совместной работе с Токтаром Аубакировым в Отдельном конструкторском бюро имени А. И. Микояна рассказал в одной из глав своей книги шеф-пилот ОКБ, заместитель генерального конструктора Валерий Меницкий – Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР, лауреат Ленинской премии, лауреат Международной премии Лаурела «Летчик года».

Не могу не рассказать и еще об одном летчике-испытателе – Токтаре Аубакирове. Он пришел на фирму после Вити Рындина. В Школе летчиков-испытателей дружил с Юрой Усиковым и Славой Белоусовым¹, и все их называли «три мушкетера». Они были рослые, крепкие, с волосами ниже плеч. Таким образом они выражали свой протест против прошлой армейской жизни. Конечно, тогда длинные волосы были в моде, но чтобы с такими прическами ходили летчики-испытатели! Это надо было видеть.

Когда Токтар попал к нам на фирму, Федотову² такая вольность в причёске, естественно, не понравилась, да и нам это было удивительно. И пришлось ему сделать нормальную стрижку. Его примеру последовал и Слава Белоусов. И только Юра Усиков – именно тот летчик, который обнаружил течь на моем МиГ-29, –

¹ Рындин В. В. – заслуженный летчик-испытатель СССР, майор. Усиков Ю. А. – летчик-испытатель 2-го класса, майор. Белоусов В. С. – заслуженный летчик-испытатель СССР, майор.

² Федотов А. В. – шеф-пилот ОКБ им. А. И. Микояна, генерал-майор авиации. Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР, лауреат Ленинской премии. Погиб в 1984 году.



еще долго ходил с длинной гривой. Мы называли его Арамисом. Потом, конечно, и он подстригся.

Токтар Аубакиров – казах. Он был достаточно крупным, высоким для авиации – рост под метр восемьдесят. Широкоплечий. Фигура мощная. По характеру Токтар был человеком сложным – здесь, наверное, сказывалось его восточное происхождение. Но надо отдать ему должное: когда мы остались без Александра Васильевича, а потом ушли ветераны, и я сделал его своим заместителем, официально введя эту должность, он заметно изменился – стал более мягким, чутким по отношению к своим товарищам, особенно к младшим. Он всегда стремился им помочь и делал все возможное для коллектива. И мне было приятно смотреть на это преобразование. Возможно, ему приходилось с собой бороться, но тогда он тем более заслуживает глубокого уважения за то, что смог перебороть собственное «я».



После того как погиб Александр Васильевич, я вынужден был, к сожалению, уйти из морской тематики, потому что она отнимала много времени, а мне как шеф-пилоту пришлось заниматься очень большим кругом вопросов. Моим дублером по морской тематике был Анатолий К., но старшим я поставил Токтара Аубакирова. Естественно, мои отношения с А. К. резко осложнились, потому что он, конечно, видел во главе этой темы себя. Но я понимал, что профессиональный уровень Токтара, его потенциальные возможности на тот период значительно превосходили мастерство Анатолия, поэтому бразды правления морской тематикой я, не колеблясь, передал именно Аубакирову, несмотря на то что по этой тематике он летал мало. Но этот пробел он быстро ликвидировал за счет интенсивных полетов.

Мы организовали морскую бригаду, в которую входили Токтар Аубакиров, Анатолий К., Роман Таскаев и я, и наша четверка реализовывала целую морскую программу фирмы, которую я утвердил у Беякова. Конкретно ею занимались и

Михаил Романович Вальденберг, и Валера Новиков, замглавного по летным испытаниям. Суть этой программы заключалась в приобретении опыта полетов над морем, потому что с точки зрения психологии, ориентировки в пространстве это совершенно иные полеты. Они имеют свою специфику, в частности, трудности с определением расстояния до поверхности.

Уже с началом осуществления этой программы мы приобрели очень большой опыт, стали богаче и в информативном плане. В значительной степени изменилось наше первоначальное мнение о морской машине. Эти полеты давали нам возможность лучше понять тех строевых летчиков, которые летали над морем на наших самолетах. И здесь мы тоже приобрели неоценимый опыт.

Работая вместе с Токтаром над морской тематикой, мы поняли многие тонкости подготовки морских летчиков. Этому помогло и то, что мы много летали над морем на МиГ-21, МиГ-23, МиГ-29 – как на спарках, так и на боевых ма-



шинах. Для нас, повторюсь, это был богатейший опыт, хотя его, конечно, нельзя было сравнить с опытом других морских летчиков – в частности американских, английских, французских... У них в этой области было явное преимущество. Но в чем-то нам было проще: мы шли по уже проторенной дороге, многое могли почерпнуть из их отчетов, что с успехом и делали.

Вопрос, должен ли самолет летать над морем на одном или двух двигателях, отпал сам собой. Как-то раз мы с Токтаром улетели от берега на расстояние 150–180 км. Стояла ранняя весна, под нами было холодное бушующее море. Когда я смотрел вниз, мне становилось не по себе. Неприятно было думать, что в случае какой-нибудь неисправности и необходимости покинуть самолет шансов на спасение в такой воде практически нет никаких. Температура воды в это время года не превышает 13 градусов, человек в ней может пробыть не более пяти минут, после чего наступает переохлаждение. Именно тогда я понял, что вопрос двух двигателей для «морского» самолета – один из первостепенных. Конечно, по

всем отчетам и статистическим данным о потерянных самолетах это и так было видно. Но когда ты сам летишь над холодной бурлящей стихией, как-то острее понимаешь проблему. Кстати, по статистике, страны НАТО потеряли более 60 самолетов именно из-за отказа двигателя, связанного с попаданием в него посторонних предметов. Чаще всего это чайки в прибрежной полосе, потому что самолет иногда вынужден летать на малых высотах, скопление птиц там очень большое, и от столкновения с ними не застрахован никто. Для транспортных самолетов и самолетов бомбардировочной авиации, имеющих более двух силовых установок, которые тоже летают в этих приземных слоях, столкновение с птицами менее опасно.

Тогда же мне стало понятно, какой должна быть экипировка морского летчика (сокращенно морской костюм называется ВМСК). Поскольку в обычной «водо-плавающей» амуниции летать очень тяжело, то, естественно, она должна быть очень удобной, легкой и комфортной.

«Чтобы стать космонавтом, мне пришлось поверить в судьбу. Я ведь только на третий раз согласился полететь в космос.

Первый раз предложили, когда глава республики Динмухамед Ахмедович Кунаев искал казаха по всему Советскому Союзу, чтобы тот полетел в космос. Остановились на мне. Я отказался, так как только пришел работать на фирму гениального авиаконструктора Артема Микояна – автора знаменитых МИГов. Бросить все, помчаться за легкой звездой – это не в моем понимании.

Во второй раз министр авиационной промышленности предложил возглавить группу комплекса «Буран». Я очень любил свою работу, проводил испытания, поэтому ответил «нет».

Третий раз произошло следующее. Я поехал кататься с детьми на Шымбулак. Вдруг приехали друзья, говорят: почему ты скрывал, что в космос собираешься? Оказывается, глава нашей республики Нурсултан Назарбаев сделал запрос в Министерство обороны, кто из пилотов подготовлен к полету в космос. И ему дали ответ: заслуженный летчик-испытатель СССР Аубакиров. Он уже знал, что я полечу. Когда я с ним встретился, услышал судьбоносную фразу: «Наш народ 30 лет ждал, когда казах полетит в космос! Ты должен лететь!»

Из интервью Т. Аубакирова медиа-порталу Caravan.kz

Меняется и психология морского летчика. Помню один ночной полет над морем. Черное небо, черное море – как говорится, как у черта в желудке. Летчики, пилотируя в пространственном положении, совершали этот пилотаж на больших радиусах. Как трансформируется поведение летчика в таких условиях, особенно наглядно было видно, когда я заставлял их опускаться вниз. Например, на высоте в тысячу метров они выполняли глубокий вираж с предельной перегрузкой и на предельных углах, ручка управления при этом держалась довольно жестко. Как только они спускались на высоту менее 600 метров, крен выполнялся с углом в 60 градусов, но не более. Когда я заставлял их опускаться еще ниже, до 100 м, они с большим трудом делали крен около 45 градусов, при этом ручку они держали очень крепко, практически неподвижно.

Почему это происходит? Тут срабатывают два фактора. Во-первых, летчик вслепую летит очень аккуратно, особенно когда рядом земля (или вода), об которую можно больно удариться. Когда ты летишь в полной темноте, это равносильно полету при сильной облачности, переходящей в туман у самой земли. Если вы когда-нибудь попадали в сильный туман, при котором на расстоянии десяти метров уже ничего не видно, вы меня поймете. В такую погоду все пешеходы

идут очень осторожно, практически на ощупь, а уж улицу рискуют переходить только по подземным переходам. А умные водители в такой туман спешат остановиться у тротуара. Во-вторых, вернемся к авиации, при катапультировании над морем в такую погоду шансов на спасение практически нет никаких. Даже если тебя сумеют обнаружить, подобрать человека при отсутствии видимости – задача невыполнимая. При катапультировании над землей шансов на выживание значительно больше.

Так что личный опыт помогал убедиться в определенной психологической устойчивости летчиков морской авиации.

Как-то ночью мы выполняли высший пилотаж над морем. Была переменная облачность, луна то выглядывала из-за облаков, то опять в них пряталась. Так вот, когда на короткое время луна освещала пространство, пилотаж становился более темповым и уверенным, в полной же темноте летчики делали фигуры более «размазанно». <...>

Когда мы лучше вникли во все дела, нам стали понятнее многие недостатки нашей морской тематики и пути ее совершенствования. В этот период Токтар проявил себя с самой лучшей стороны. Он быстро впитал в себя всю информацию по этой тематике и в дальнейшем сделал эту программу, можно сказать, программой своей жизни. Он провел много времени в Саках, в Николаеве, активно участвовал в разработках и авианосной части корабля, и всех аспектов авианесущего крейсера. Когда пришло время садиться на корабль, то первым на него сел Виктор Пугачев на Су-27К, а следом за ним через 40 минут на МиГ-29К выполнил посадку Токтар Аубакиров. И мы этим очень гордились. Но никто не вспоминает другой факт – ровно через час после своей посадки Токтар взлетел с авианосца, и он был первым, кто совершил и взлет с авианосца, и посадку на него. Су-27 пробыл на корабле около трех суток, прежде чем смог взлететь. Отдавая Токтару эту тематику, мы были абсолютно уверены в том, что она попала в надежные руки. И мы не ошиблись.

У Токтара появилась перспектива слетать в космос. Он рассказал мне, что встречался с президентом Казахстана Нурсултаном Назарбаевым, и тот беседовал с ним о такой возможности. Все окружающие пытались убедить его в том, что это станет яркой вехой в его карьере. Но я трезво оценивал ситуацию. Он



Экипаж космического корабля «Союз ТМ-13»: Токтар Аубакиров, Франц Фибёк, Александр Волков

был казахом, и если бы полетел в космос, безусловно, стал бы национальным героем – как первый космонавт-казах. Но повседневная летная работа на нашей фирме отошла бы для него на второй план.

Конечно, жаль было терять такого зама, тем более к тому времени с летной работы уже ушли Б. Орлов и А. Фастовец, а Романа Таскаева я еще не подвел к нужному уровню. Перспектива у меня была не самая радужная. С уходом Аубакирова я терял свой главный резерв, а поскольку годовой налет падал из-за снижения фронта работ, значит, надо было форсировать подготовку молодых летчиков. А от такого форсирования всегда нужно ждать неприятностей. Тем не менее я не стал чинить Токтару препятствия, наоборот, использовал все свои возможности, чтобы ему помочь. Думаю, у меня это неплохо получилось. Я сказал Токтару, что



полностью его поддерживаю, договорился с Управлением летной службы, чтобы они не возражали против желания Токтара, и заручился их поддержкой.

Теперь нужно было встретиться с Назарбаевым и определить порядок действий. Всего у меня с ним было две встречи, и общение с Нурсултаном Абишевичем оставило самое благоприятное впечатление. Он поразил меня своей деловитостью, четким пониманием вопроса, который мы обсуждали, и готовностью к реальным конкретным действиям. На первой же встрече (кажется, это было на каком-то фуршете, куда меня специально пригласили для беседы с ним) после недолгого общения он вник в суть этой проблемы и прямо спросил: «Каким должен быть порядок действий?»

Тут к нашему разговору подключился один из влиятельных людей и начал убеждать нас, что для включения Токтара Аубакирова в отряд космонавтов нужно проводить большую работу с Центром подготовки космонавтов, как-то их ублажать. Его поддержал генеральный конструктор НПО «Энергия» Семенов. Назарбаев вроде бы с ними согласился, но когда мы с ним остались наедине, поинтересовался, что я думаю по этому поводу. Я ему ответил, что программу подготовки казахского летчика в ЦПК действительно будут тормозить. И не потому, что недовольны тем, что полетит именно казах, а потому, что вносить какие-то коррективы в программу им не хочется. К тому же она уже расписана на два-три года вперед. С одной стороны, это правильно, каждый должен знать свою перспективу. С другой стороны, подготовка космонавтов – процесс очень громоздкий и, по-моему, явно растянутый.

Отсюда вывод: Токтар для них – ненужная нагрузка, и они будут стараться всеми силами гонять его «по кругу». Все логично: они решают свою задачу, а мы должны решать свою. И если мы пойдем по их пути, это будет путь тупиковый. Армия – это такой механизм, который понимает только приказы.

Нурсултан Абишевич высказался очень твердо: запуски ракет производятся на казахской земле, и долг всех, кто живет в Союзе, пойти навстречу казахскому народу и дать возможность слетать в космос казахскому летчику. И тогда я ему сказал: этот вопрос могут решить два человека – президент Михаил Горбачев и министр обороны Дмитрий Язов. Но выходить сначала надо на Язова: если он решит вопрос положительно, можно праздновать победу. Нурсултан Абишевич со мной согласился и буквально на следующий день позвонил Язову и решил с ним этот вопрос. Тот дал указание своим подчиненным, и дело закрутилось.

«В космосе я пробыл почти восемь суток. У меня была большая работа по территории Казахстана, изучению феномена Аральского моря. Я записывал на специальную пленку, что происходит с бывшим дном моря. Увидел буруны, они, как смерчи, поднимались через наши степи в Сарыарку, Новосибирск в Ледовитый океан. По этим материалам работали ученые Японии. Они помогли создать экспедицию, которая вышла на Ледовитый океан по тому следу, который я описал, и везде нашли соль Арала».

Из интервью Т. Аубакирова агентству Sputnik

В Космическом агентстве собрали комиссию, на которой я представлял Токтара Аубакирова. На комиссии вместе со мной был и Вадим Иванович Петров. Но по тону, в котором проходило обсуждение, я понял: необходимо еще раз встречаться с Назарбаевым. Как я и предполагал, члены комиссии стали говорить о том, что есть график, все давно спланировано, подготовка космонавта к полету – очень трудоемкая работа, требует большого цикла, короче, «разводили» дело по большому кругу. Мы с ними немного поспорили, но до конфликта дело не дошло, а это было главным. Правда, я понял, что, хотя веских аргументов в защиту своей позиции у них нет, они все равно будут стоять на своем. Мы тоже остались при своем мнении, но зато теперь точно знали их позицию. Когда мы разошлись, они считали себя победителями и даже успокаивали Токтара: мол, он обязательно полетит в космос, но попозже. Мы тоже успокаивали расстроенного Токтара, и я ему сказал: теперь мы знаем, как их победить.

Когда мы вышли, Вадим Петров мне сказал:

– Я понял, все находится в ваших руках. От того, как вы решите действовать, зависит, сколько это займет времени.

И мне пришлось еще раз встречаться с Назарбаевым. Я ему сказал, что вся эта ситуация требует жесткого контроля с его стороны, в противном случае может длиться бесконечно. Нурсултан Абишевич спросил, какие действия ему необходимо предпринять.

– Необходимо звонить Язову еще раз, чтобы он дал прямое указание.

– Договорились, я так и сделаю, – ответил Назарбаев.

Он позвонил Язову, и второе указание министра обороны уже было воспринято как приказ – дело закрутилось немедленно. И уже через полгода Токтар полетел в космос. Мы были рады за него от души, были рады за казахов, что у них появился свой летчик-космонавт. И вдвойне приятно нам было то, что этот космонавт – летчик-испытатель с нашей фирмы.

Токтар очень гордился тем, что он казах, с любовью говорил о своем народе. И когда порой путали его национальность, он каждый раз переживал – такая реакция характерна, наверное, для всех восточных народов.

Как-то раз он приехал на полигон в Ахтубинск. Мы спустились по лестнице с маршалом Евгением Яковлевичем Савицким, видим – навстречу нам идет Токтар. Как и положено, он с нами поздоровался, поинтересовался здоровьем. Я представил Токтара Евгению Яковлевичу. Он отреагировал на знакомство очень живо:

– О, смотри, какой красавец! Крепкий парень! Валера, а чего он не летает на МиГ-31?

Мы только начинали освоение этого самолета, и Токтар просто еще не успел на нем вылететь.

– Этот вопрос не ко мне, а к Александру Васильевичу, – ответил я. – Наверное, придет время, и Токтар, засучив рукава, тоже возьмется за эту тематику.

– Молодец! До чего ж красив! – продолжал хвалить его Савицкий. – Татарин?

– Нет, казах, – поправил его Токтар.

– Татарин? – переспросил его туговато слышавший на одно ухо маршал.

– Ка-за-ах!

– А-а! Татарин, – подытожил Савицкий и пошел дальше.

Я улыбнулся и постарался успокоить огорченного Токтара:

– Не принимай близко к сердцу. Евгений Яковлевич плоховато слышит, а ты ему говорил не на то ухо.

Токтар улыбнулся мне в ответ, давая понять, что обиды не держит. Между прочим, Савицкий его запомнил и очень часто интересовался, как у него идут дела.

Впоследствии Токтар стал и Героем Советского Союза, и заслуженным летчиком-испытателем, и летчиком-космонавтом, получил звание генерал-майора авиации. Так что регалий у него много, и все они заслуженные. У него счастливая семья, двое детей. И я рад за него от души. Мне приятно, что наша фирма воспитала такого прекрасного летчика...

