



Репортаж посвящён заслуженному лётчику-испытателю СССР **Гусеву Александру Сергеевичу**

1995-й. Дальний Восток. Исчезнувший «Ту-154» и безрезультатные поиски. Тогда на подмогу вылетел самолет-лаборатория из Жуковского. «Ту-154» был найден, а летающая лаборатория снова канула в неизвестность. Но его решила поискать редакция.

БОТИНКИ Гусева, скрежетавшие по ступенькам стремянки где-то вверху, вдруг исчезли. Теперь, поднимая голову, я видел только небо и выпуклый бок «Ила». Самолет как самолет, правда, на брюхе примочка металлическая, с метр в диаметре, а длиной метров в пять, этакое веретено. Следом за мной карабкался кряжистый штурман. Инженер Юра Щеголев, с черными, как гуталин, усами и сединой на крупной голове, неторопливо разговаривал о чем-то с ведущим инженером экспертной группы. Шесть человек, обступившие их со всех сторон, и являлись, собственно, экспертами. О своих заказчиках испытатели рассказывать не любят. Коммерческая, так сказать, тайна. Эксперты, и все тут. В свое время ими были и газовики, и местная администрация какой-нибудь губернии, и геологи... Надо вам, на-пример, выяснить, где ваш нефтепровод «потек».

А он на сотни километров тянется. Пешком не обойдешь. Тогда вы придумали оборудование, которое места такие определяет с высоты, скажем, две тысячи метров. Но ведь его еще испытать надо. А вот тут и может помочь лётно-испытательное предприятие — ЛИП. Снаружи самолета устанавливается контейнер с тем самым оборудованием — «веретено», — а вы забираетесь в самолет и за ним следите. Внутри «Ил» похож на огромную микросхему. Кресла убрали, зато повсюду какие-то пульта, полные рычажков и кнопок, экраны. По полу змеятся разноцветные и разнокалиберные кабели и волноводы, о которые постоянно спотыкаешься. Назначение всего этого такому простому смертному, как я, было непонятно. Как объяснили мне еще на земле, самолеты-лаборатории — настоящий букет всяческих радиолокаторов, радиометров, тепловизоров и спутниковых систем. Впрочем, тогда же мне посоветовали оставаться тем самым простым смертным и в подробности не вникать. В кабине лётчика теснотища и обилие всевозможных циферблатов. Но больше всего удивили почему-то «дворники» на стеклах. Не шли они самолету, делали из летающей машины обычный грузовик... Тем временем все уже расселись по своим местам, надели наушники с микрофонами.

«Горбунок», я 851-й, разрешите запуск... Дорога Александра Гусева на небеса началась, безусловно, с детского сада, с брошенного, полуразрушенного «Ил-4».

Пока еще не подозревая об осуществлении своей мечты, покорял Сашка на нем воздушный океан. Но даже полностью негодную, списанную машину молодой Гусев умудрился привести в действие. Во время одного из «полетов» откуда-то из-под самолета раздался отчаянный вопль. Как потом выяснилось, в пылу «воздушного боя» Сашка потянул за очередной рычаг и открыл аварийный люк. Какому-то пацаненку, из тех, что, как муравьи, копошились в нутре машины, пришлось совершить жесткую посадку.

...Длинная бетонная дорога податливо, с готовностью скользнула под нос самолета, потом побежала быстрее, еще быстрее. Самолет ритмично вздрагивал.

Ну и полоса у нас, — произнес радист Женя, самый молодой из всего экипажа. Если сейчас не видеть ничего, кроме их лиц, можно было бы подумать, что мы катаемся на большом велосипеде.

Работать по-настоящему Гусев начал на севере. Был такой момент: после окончания курсов переучивания с истребителя на «Ан-2» он «взял да как уехал в Магадан!» Чтобы московскую прописку не терять, конечно. Но не пожалел.

«На севере диком» не было ни автопилотов, ни радиоприводов, да что там - частенько даже взлетно-посадочной полосы не было. Это называется «летать с подбором площадок». Надо, скажем, забрать охотника, что соболей нащелкал. А где там площадку найдешь? Кружишь, приглядываешься, ищешь место: ведь мне только сесть надо, неплохо было бы еще и взлететь потом... Восток — дело тонкое, север — мужик с норовом. Было у них выражение такое: «попасть в задницу». Это когда ты летишь в ущелье, и вдруг на тебя сверху натекает облачность. Справа-слева горы. Лететь дальше нельзя, разворачиваться негде, и набирать высоту опасно. Но это — единственный путь. Гусев «попадал» два раза.

А в 68-м он уже работал под началом Валентины Степановны Гризодубовой. Она же, кстати, и основала жуковское предприятие, которое раньше называлось КЛИП — Кратовское летно-испытательное предприятие. Тогда это было делом новым, особо не афишировалось. Просто появилась новая категория летчиков. Они тоже назывались испытателями, но привычной романтики в этом понятии было уже гораздо меньше. Новых самолетов не опробывали, рекордов высоты и скорости не ставили. Их самолеты — это «самолеты-лаборатории», с измененной конфигурацией, оснащенные новыми приборами и системами. В.Г. Павлов, заслуженный летчик-испытатель СССР, лауреат Государственной премии, первый летал на аналогах крылатых ракет. «МИГ-17» начиняли взрывчаткой, изменяли конструкцию, убирали кабину.

Задача Павлова была исследовать поведение крылатой ракеты в воздухе, находясь внутри. Радиовысотомер первого советского лунохода, система автоматического наведения ракет — все это дело крыльев жуковских самолетов. Другое направление деятельности ЛИП — применение испытанных систем на практике. Как в том примере с «Ту-154», который исчез в дальневосточных сопках. Экспериментальное оборудование, как правило, ведь так и остается на борту. «А в принципе мы — извозчики», — сказал мне ведущий специалист Юрий Чернов.

...С момента старта прошло полчаса, когда штурман произнес: - Через минуту начало режима. Все действие переместилось в салон. Там эксперты-ученые стали включать свои приборы, на экранах замелькали буквы и цифры. По осциллографу побежала оранжевая змейка диаграммы. Где-то внизу, в «веретене», притаился сейчас высотомер. Необходимо выяснить, насколько точно он определяет расстояние до земли. Успешность эксперимента зависит от правильности прохождения самолета по маршруту: на земле установлены кинотеодолиты — приборы, которые будут фотографировать лабораторию. По их снимкам можно определить высоту машины с точностью чуть ли не до сантиметров. Потом показания высотомера и кинотеодолитов сравнят — «получат невязки». Отсюда будет ясно, насколько эффективна работа аппарата. Как объяснил мне заранее Гусев, от летчика в этом случае требуется «гнать площадку» — выйти в намеченную точку и держать постоянный курс, нужную высоту и скорость. Если бы мы действительно ехали на велосипеде, не было бы ничего проще. Но в воздухе это самая сложная задача. Ведь у самолета шесть степеней свободы: вперед-назад, вправо-влево, вверх-вниз и вокруг каждой из осей. И пользоваться этой свободой он ой как любит! Сейчас Гусев чуть

напрягся, выпрямился. Глаза не отрывались от приборов. Курс, высота, скорость. Курс, высота...

— Начало режима! — это он в микрофон.

На пять минут в кабине тишина. Все смотрят на стрелки. Малейшее шевеление на приборах — мгновенная реакция летчика.

— Через минуту конец режима.

Кажется, все идет хорошо. Вот стрелка высоты чуть дернулась и поползла вверх, Гусев вернул ее назад, отодвинув от себя штурвал. И снова все замерло.

— Конец режима!

Гусев откидывается на спинку кресла. Кто-то выдыхает. Я обнаруживаю, что ладони у меня влажные. В салоне эксперты оживленно что-то обсуждают. Только и слышно: «у меня 150», «а мой...»

Однажды, еще в начале карьеры, Гусев сорвался в штопор на «МиГ-19». Самолет коварный, и со штопором у него отношения сложные. Можно было катапультироваться. Но дело было в начале марта, за бортом жуткий минус, а оделся Гусев непредусмотрительно легко. И вот машина кружится, стрелка высотомера опускается все ниже... По книжкам, пора бы «всей жизни промелькнуть за одно мгновение».

Но то ли Гусев — натура меркантильная, то ли книжки все врут... «Прыгну — замерзну. Только не наружу. Выводить любой ценой», — он так рассуждал. Неуместно, наверное, было тогда заботиться о насморке, но, может, именно это его и спасло? Не было ничего лишнего, что сбивало с толку, пока летчик вел самолет через многочисленные стадии выхода из штопора. Ведь это — не сразу. Выполнил действие — жди. Без суеты, дерготни. Приземлился, а колени трясутся.

...На сегодняшний полет было запланировано восемь «площадок». Правда, пришлось сделать девять. На предпоследней, седьмой, когда Гусев уже сказал свое «минута до конца режима», в стане экспертов случился переполох. — Ваня, быстрее сюда! Черт! Пленка, пленка кончилась! Экипаж улыбнулся саркастически. Мол, «ох уж эти «мозги», вечно у них что-нибудь...». Наконец, дело было сделано, и «Горбунок» разрешил возвращаться. Окончание полета — штука коварная, расслабляющая. Но Гусева на это, наверное, уже не возьмешь. Однажды (в 73-м), когда полет подходил к концу, его попросили разрушить грозное облако (тогда войны с грозами только начинались). Вошел наугад, не исследовав. Самолет мгновенно обледенел. Обшивка затрещала. Было впечатление, что машина сейчас развалится. Никогда такого Гусев в жизни своей не видел. Говорит радисту: сбрасывай пакеты, потом встает на крыло, крен под 90, и — деру. Не то что по науке вылетал, а на ближайший просвет целил. ...В этот раз «целить на просвет» не пришлось. Полет заканчивался скучно, или, говоря иначе, нормально. И Слава Богу, конечно. Под колеса бросилась бетонная дорожка. Самолет коснулся ее аккуратно, словно первый лед пощупал, и помчался по полосе. — Всем ноль, винты с упора! — скомандовал летчик. Меня бросило немного вперед. Началось торможение.

Эта неделя у жуковского ЛИПа была удачной. Как и любая другая, когда есть заказчики. Но нынче они — редкая птица. Где взять предприятиям денег, чтобы проводить дорогостоящие эксперименты в воздухе? Тут специалистов бы сохранить, Правда, вот парадокс: зачем специалисты, если им нет применения? Жуковский ту же затягивает пояс. Самолетный парк старый, продление срока службы — опять расходы, а о покупке нового самолета вообще пока не может идти речи. Сюда же содержание машин, ангаров, аэродрома...

А инженеры-то у нас башковитые. И лаборатории хорошие. Вот и заграница интересуется, работать иногда приглашают. В Германию, Венгрию. Они, конечно, летают. Жалко, своим нужны год от года все меньше. Например, те же нефтяники не горят особым желанием обследовать трубопроводы современным оборудованием. Может, конечно, финансы не позволяют. А может, афишировать проблемы свои не хотят. Ведь если прорвало где — штраф плати. Зачем? И конкуренция еще... Лаборатории могли бы... да мало ли что могли бы лаборатории?! Находить лесные и торфяные пожары, помогать геологам, определять границы смещения ледников, морских льдов, снежников... Или вот экологический мониторинг. Но опять — нет заказчиков. Экология — модное слово, но у денег свои законы. И пока они с нашими потребностями, увы, расходятся.