

В ГОСТЯХ У РЕДАКЦИИ

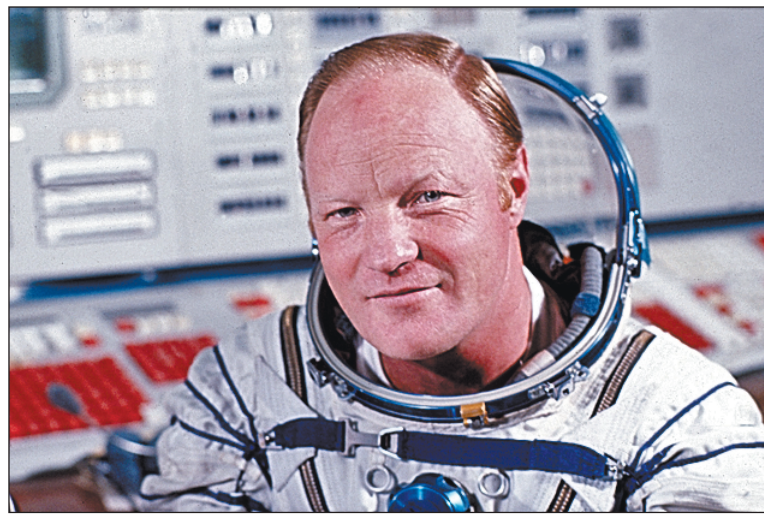
Недавно гостем редакции газеты «Правда Москвы» был Игорь Петрович Волк — лётчик-космонавт СССР, Герой Советского Союза, Заслуженный лётчик-испытатель СССР, президент Международной ассоциации «Земля и космонавтика», полковник запаса.

— Игорь Петрович, как Вы пришли в авиацию?

— Случайно. Все началось с Курского областного аэроклуба. Когда я учился в 9-м классе, к нам пришли ребята оттуда и стали агитировать: «Кто смелый — приходите к нам». На первых порах смелых оказалось много, но, когда все поняли, что придется много учиться, желающих поубавилось. А я ос-

годе. Начальник слетал со мной, но сказал, что мне просто повезло. Но я из вредности с тех пор все испытательные полеты заканчивал на режиме малого газа. Я и предположить не мог, что правительство издаст постановление о создании многоразовой космической системы. И так я, «ненормальный, который на всех типах самолета садится

чиков-испытателей. До этого конкурс был объявлен в Министерстве обороны, и около 30% летчиков были отбракованы и даже лишились допуска к полетам. Зная об этом, наши ребята не хотели рисковать. Мне пришлось обратиться к О.Г. Гозенко, директору Института медико-биологических проблем, чтобы он помог решить эту проблему. Он обещал вылечить всех, у кого проблемы со здоровьем — тогда, слава богу, система здравоохранения была хорошей. Благодаря этому я и набрал первых членов новой команды. «Буран», на мой взгляд, стал



Игорь Волк: «Без любви свершений не бывает»



тался, хотя родители были против. Так я попал в авиацию.

В 1963 году после демобилизации поступил в летно-исследовательский институт, а оттуда — в школу летчиков-испытателей и одновременно в Московский авиационный институт.

Я гордился успехами наших космонавтов, но профессия летчика-испытателя меня вполне устраивала. У нас в институте было два самолета Ту-104, которые были летающими лабораториями, где имитировалась невесомость. Меня интересовали тренировочные полеты, благодаря чему и познакомился со многими космонавтами: после тренировки они обедали в нашей столовой и иногда занимались в нашем спортзале.

— А как Вы из летчика-испытателя превратились в космонавта?

— Случайно. Мне было уже лет сорок пять, и в одном из полетов я «сыпнул маховики» (совершил ошибку): из-за моего недосмотра остановился двигатель самолета. С большим трудом мне удалось совершить посадку. Тогда я подумал: «Если я случайно и при такой погоде смогу посадить самолет, значит можно это делать осознанно». Летчики-испытатели обязаны тренироваться садить самолет без двигателя, но это делается только в ясную погоду, когда видна полоса. А я однажды так и сделал, после чего поставил в графике полета галочку: выполнил тренировку.

Меня вызвали на партийное бюро, и я пообещал повторить эксперимент на любом самолете и при любой по-

без двигателя», попал в космонавтику.

Из-за другой моей ошибки появилась фигура высшего полетажа — кобра Пугачева. В ходе испытательного полета Су-27 на небольшой высоте и при значительном угле атаки аппарат перестал меня слушаться. И тут, словно ангел потянул мою руку к кнопке контроля за системой автоматического управления, трогать которую мы не имели права. Ее отключение добавило самолету немного управляемости, что позволило выйти из штопора. От радости, что не придется катапультироваться, я забыл включить систему... и получилась «кобра». Моей заслугой в этом нет: все сделал самолет, потому что он так был устроен. А после авиаконструктор Михаил Петрович Симонов попросил меня подготовить летчика Виктора Георгиевича Пугачева. Именно он продемонстрировал «кобру» публично, и она была названа в честь него.

— Вы были членом «буранной» группы. Какой была Ваша роль в запуске корабля?

— В середине 70-х меня назначили ведущим в отряде, и я должен был сформировать его с нуля. Хотя Буран — беспилотный корабль, летчики были нужны, чтобы его испытать и в итоге добиться правильной работы программного обеспечения.

Я столкнулся с проблемой: никто из моих знакомых летчиков не хотел к нам переходить. Дело в том, что медицинская комиссия для «бурановцев» была строже, чем для лет-

переломным моментом космической гонки. Мы опережали американцев до того, как было принято решение его создать. К сожалению, Министерство авиационной промышленности и Министерство общего машиностроения были разделены, что и привело к ошибкам. Мы потеряли «Буран» в самом начале, когда принимали решение о его названии. Я был шокирован: вроде серьезные люди, академики, профессора, министры чуть ли не дрались, решая, что такое «Буран» — космический корабль или космический самолет. А требования для космического корабля и космического самолета — это земля и небо. В итоге предпочтение было ошибочно отдано первому варианту.

Полет в космосе — это чистая баллистика, ничего сложного, а прохождение атмосферы связано с многочисленными трудностями, которые уже решались авиационной промышленностью. А у «Бурана» они решены не были.

Еще один просчет, на мой взгляд, — выбор в пользу автоматической системы управления. В 70-е годы у нас разве была хоть одна цифровая система? Нет. Так о каком полном автоматическом управлении могла идти речь?... Мы предлагали: давайте подготовим летчика, и то, что с чем справляется автоматика — оставим за автоматикой, а то, что человеческий мозг делает лучше — доверим человеку. Если бы нас послушали, «Буран» был взлетел раньше, чем американский «Шаттл», и проект не был бы закрыт.

— Когда же мы начали терять свои «космические» позиции?

— В конце 70-х — начале 80-х. Американцы в 1981 году запустили «Спейс шаттл», а мы еще не могли. А потом начались 90-е и тот кавардак, который творится по сегодняшний день. Сейчас мы живем за счет созданного в Советском Союзе. Ничего нового не появилось!

Все началось с разрушения промышленности. Кто-то придумал создавать государственные унитарные предприятия (ГУПы). Так как ГУП является государственным предприятием, оно может работать только в том случае, если государство дает заказы и деньги.

Так как подобные предприятия должны выполнять только государственные заказы, в условиях кризиса они вынуждены сокращать кадры, сдавать в аренду площади, продавать оборудование или даже сдавать его в металлолом. Таким образом, с молчаливого согласия государства было уничтожено около двух тысяч промышленных предприятий, в том числе

объемлющее счастье я испытывал лишь два раза в жизни. Первый раз — когда закончилась война. По этому случаю на главной улице нашего города на Дальнем Востоке, установили зенитный прожектор и полетку с отброшенными бортами, вокруг которой все пели, плясали и обнимались. Точно так же мы встречали и 12 апреля 1961 года.

Люди мгновенно узнали о полете Гагарина и испытали необыкновенный душевный подъем. Не столько потому, что первый человек полетел в космос, а потому, что именно мы, граждане Советского Союза, сумели первыми преодолеть преграду, еще недавно казавшуюся непреодолимой. А дальше началось соревнование между американцами и нами, которое, продолжается по сей день. И если раньше счет был в нашу пользу, то теперь это не совсем так.

— Что помогло Вам в нелегких жизненных ситуациях?

— Любовь. Любовь к авиации. Если человек не любит

С 26 декабря 1983 года И.П. Волк проходил подготовку к полету на КК «Союз-Т». Совершил космический полет (с 17 по 29 июля 1984 года) в качестве космонавта-исследователя корабля «Союз Т-12» (экипаж: Джанибеков, Савицкая). Работал на орбитальном комплексе «Салют-7» — «Союз Т-11» (экипаж: Кизим, Соловьев, Атьков) — «Союз Т-12». Экспедиция посещения вернулась на Землю на КК «Союз Т-11». Продолжительность полета — 11 суток 19 часов 14 минут 36 секунд. В рамках испытаний сразу после приземления пилотировал вертолет и самолеты Ту-154 и МиГ-25 по маршруту Байконур — Ахтубинск — Байконур с целью оценки возможностей пилота после нахождения в условиях невесомости. Как считает сам Игорь Петрович, главной целью его полета было доказательство возможности космонавта пилотировать «Буран» после работы на орбите, и ему это удалось в полной мере.

И. П. Волк в ходе испытаний проекта «Буран» выполнил пять ружейек и тринадцать полетов на специальном экземпляре корабля. Он должен был стать командиром экипажа первого космического полета МТКК «Буран», однако первый и единственный полет был совершён в автоматическом режиме. Огромная заслуга в успешном завершении этого уникального полета принадлежит И. П. Волку и его товарищам по отряду ЛНИИ им. М. М. Громова.

выпускающих летательные аппараты. Фактически разрушены и конструкторские бюро, погиб технический интеллект.

Я надеялся, что не тронут хотя бы космонавтику, но был подписан указ об акционировании Летно-исследовательский институт имени М.М. Громова и Экспериментального машиностроительного завода им. В. М. Мясищева и создании корпорации. Я хочу спросить: и где эта корпорация? С моей точки зрения, происходит закат космоса.

— 55 лет назад Юрий Гагарин совершил полет в космос. Как встретили этот день Вы?

— Тогда я был на службе в Бакинском округе. Такое все-

свое дело, ничего хорошего не получится, что мы сейчас и видим. А то, что делается с любовью, всегда делается хорошо и всегда удается.

— Какое напутствие Вы бы дали молодежи?

— Очень хотелось бы, чтобы молодые люди внимательно изучили нашу послевоенную историю, чтобы понять, как мы смогли за десятилетие восстановить страну и сделать то, что не удавалось никому в мире. Конечно, без увлеченности, без любви сделать это было бы невозможно.

Юлия Михайлова
Фото Сергея Сергеева