

ЕСТЬ ПОВОД

ЛЕТЧИК-ИСПЫТАТЕЛЬ ПЕРВОГО КЛАССА СЕРГЕЙ ТРОШИН: «НА «РУСЛАНЕ» ЕСТЬ И КОМНАТА ОТДЫХА, И КУХНЯ. МЫ ТАКИЕ БОРЩИ НАУЧИЛИСЬ ВАРИТЬ, ЧТО ГОВОРИЛИ:

«НАДО ЖЕН БРАТЬ НА СТАЖИРОВКУ...»

Ведущий летчик-испытатель киевского Авиационного научно-технического комплекса имени О. К. Антонова рассказывает «ФАКТМ», за что ему недавно было присвоено звание Героя Украины



Пожарный Ан-32П, за высокую эффективность работы прозванный иностранцами «файеркиллером» — «убийцей огня», — был первым самолетом, который испытывал в боевых условиях Сергей Трошин



Свою высокую награду — звание Героя Украины — потомственный испытатель Сергей Трошин скромно считает заслугой всего коллектива АНТК

следующие боевые вылеты. Сухие формулировки недавнего президентского Указа о присвоении летчику-испытателю Сергею Трошину звания Героя Украины, звучат сдержанно: «За значительный вклад в развитие отечественной авиации, мужество и героизм, проявленные во время испытаний новой техники...»

— Сергей Михайлович, что вы чувствовали во время первого, неожиданного для вас боевого вылета летом 1994 года в горы Испании?

— Приказ есть приказ, надо подчиняться. И мы погнали. Летели горными ущельями сквозь огонь и дым. Ничего не было видно. Сверху слепило солнце. Чувство было очень тягостное. После гибели товарищей не хотелось ни обещанных португаль-

цами невиданных нами ранее хороших заработков, ничего. На душе было мутно. При звуке

аэродромной сирены, оповещавшей о боевом вылете, мы бросались к самолету уже без обычного приятного чувства предстоящего полета. Молили Бога, лишь бы остаться живыми. Но постепенно освоились и работу свою выполняли уверенно. В отряде остался один штурман на два самолета. Мы с моим сокурсником по школе летчиков-испытателей Сережей Циваком по очереди освоили еще и эту профессию. Ведь штурман должен рассчитать точку сброса воды и произвести, так сказать, бомбометание. Работали без выходов.

У меня в Португалии тоже произошла неприятность, которая могла привести к трагическим последствиям. Я получил команду на взлет. Начал разбег. Вдруг гляжу: впереди перед нами выкатился на полосу французский вертолет! Резко сбрасываю газ и по тормозам. Аж колеса задымились. Чудом избежали столкновения.

Там, на Пиренеях, пожарный самолет Ан-32П стал моим первым самолетом, в испытании которого я участвовал. Кстати, сейчас у нас на фирме работает летчиком-испытателем Андрей, сын погибшего штурмана-испытателя Владимира Спасибо из экипажа Братыщенко.

В школе летчиков-испытателей (ШЛИ) инструкторами у нас были летчики из «волчьей стаи» — асы из группы летчика-космонавта Героя Советского Союза Игоря Петровича Волка, испытывавшие в воздухе космический челнок «Буря».

В самом начале учебы они возили нас на кладбище, где похоронены дважды Герой Советского Союза Аметхан-Сул-

тан, Герой Советского Союза Александр Федотов и другие летчики-испытатели, рассказывали о причинах катастроф. На изломе 60–70-х годов, когда испытывались самолеты нового поколения, авиация столкнулась со многими неизвестными явлениями, часто случались катастрофы. Тогда не было компьютерного моделирования и прогнозирования ситуаций. И народу погибло похоронено в год. Новые знания и опыт добывались ценой человеческих жизней. Наши учителя относились к нам очень требовательно. Но атмосфера в ШЛИ была удивительной, одухотворенной — атмосферой воздушного братства. Хотелось учиться, летать, приносить пользу родному КБ. Ведь подготовка летчика-испытателя стоит сотни тысяч долларов. Одного топлива сколько надо сжечь в полетах.

Во время учебы у меня не случалось неприятных ситуаций. А двое моих сокурсников однажды были вынуждены катапультироваться из горящего истребителя МиГ-23. Курс у нас был небольшой. — 15 человек. Один товарищ через пару лет после окончания школы погиб. Из некоторых предыдущих выпусков — по четыре-пять человек осталось в живых...

«Олег Антонов был заядлым теннисистом. Но, когда проигрывал, ракетку не швырял»

— Когда вы оформляли документы для поступления в ШЛИ, во время катастрофы

Ан-124 «Руслан» 3 октября 1992 года, погиб ваш отец — бортиженер-испытатель Михаил Трошин. У вас не возникало сомнений в правильности ваших планов?

— Нет, ни на секунду не сомневался, — говорит Сергей Трошин. — Через месяц после похорон я уехал в Жуковский. Но гибель отца и других летчиков заставила меня и многих моих товарищей задуматься над тем, всегда ли правильно живем, всегда ли правильные поступки совершаем. Мы начали верить в Бога. Кстати, одним из самых интересных в моей жизни событий был полет в составе экипажа Ан-74Т накануне Пасхи в Иерусалим, посещение храма Гроба Господня, откуда мы по просьбе патриарха УПЦ Блаженнейшего митрополита Владимира доставили в Киев украинским православным Благодатный огонь.

— Вы пришли в школу испытателей в тяжелые 90-е, во времена гиперинфляции, превращавшей зарплату в копейки, за которые не то что семью прокормить, самому прожить было непросто...

— Конечно, бывало тяжело. Иногда очень тяжело. И картошку, и лук возили в общежитие. Иногда в холодильнике стояло полбанки горчицы. И все! Конечно, фирма старалась помогать, но ей самой бывало очень трудно — государство не финансировало. Чтобы найти деньги для поддержания штанов и создания новых самолетов, наши летчики еще во времена Антонова научились выполнять коммерческие рейсы.

— Помните Олега Константиновича?

— А как же! С Леной, его младшей дочерью, мы учились в параллельных классах, дружили в одной компании, я нередко бывал у них дома.

Мальчишкой я занимался теннисом. А Олег Константинович был заядлым теннисистом. Мы часто встречались на кортах. Сразиться с ним не довелось. Антонов играл с более взрослыми партнерами. Классический интеллигент. Приятный, сдержанный. Если проигрывал, то с достоинством и юмором.

Ракеток не швырял. Вел Олег Константинович себя очень просто, был сердечен, приветлив. На корт, сколько помню, всегда ходил пешком. Я часто встречал его на улице.

— Сергей Михайлович, после училища вы два года летали в Якутии, на Крайнем Севере, на транспортном самолете Ан-26. Условия для полетов там бывают очень сложные...

(Окончание на стр. 15)

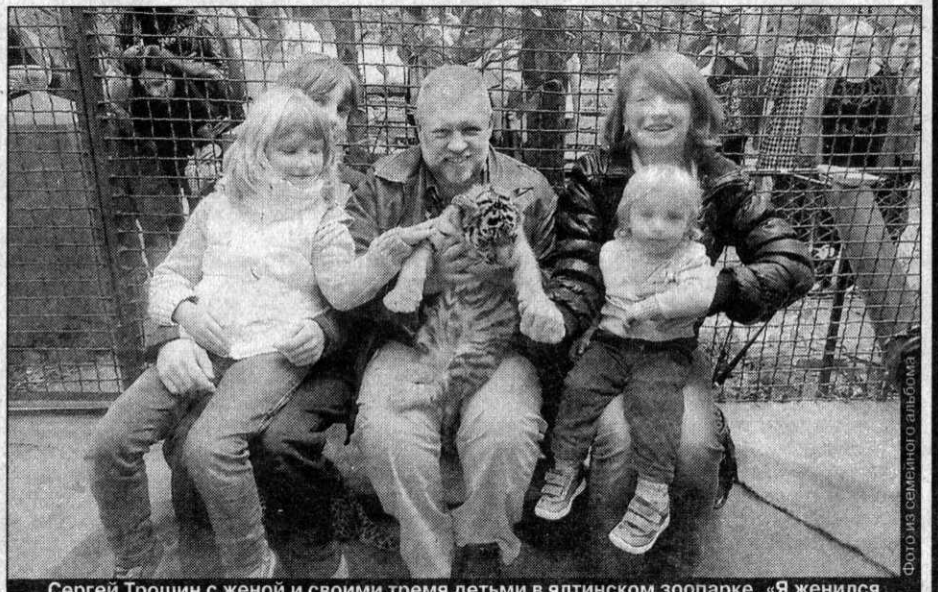
Владимир ШУНЕВИЧ «ФАКТЫ»

Когда во время тушения пожаров в Португалии экипажи по тревоге прибыли на аэродром, португальский генерал ткнул пальцем в молодого летчика-испытателя Сергея Трошина: «Сейчас полетишь ты. Боевой вылет!» Трошин опешил и вопросительно посмотрел на командира отряда заслуженного летчика-испытателя СССР Юрия Курлина: дескать, выручай! Курлин молча развел руками. Командовал здесь португалец. Накануне в горах соседней Испании погиб экипаж опытного пилота, летчика-испытателя первого класса Геннадия Братыщенко. Чудом уцелел только инженер по эксплуатации Александр Семиряд. Его, сидевшего на месте бортиженера между летчиками, в момент первого касания самолета крылом о верхушку горы, от удара швырнуло спиной в проем двери и выбросило в распавшийся аварийный люк. Падение смягчили верхушки горящих деревьев и кусты. Скатившись по склону, обгоревший, но не потерявший сознание Семиряд выбрался на скалу, где его через несколько часов нашли спасатели-вертолетики.

«Самые главные лекции в Жуковском преподаватели прочли нам на кладбище»

Из-за трагедии Трошин не успел слетать на разведку, чтобы изучить местность. Ему, недавнему выпускнику школы летчиков-испытателей, еще не приходилось тушить пожары в горах. Но он выполнил свой первый и по-

РЕКЛАМА



Сергей Трошин с женой и своими тремя детьми в ялтинском зоопарке. «Я женился в 32 года и считаю, что это в самый раз», — признается летчик-испытатель

ГРАНИ БЫТИЯ

ЕСТЬ ПОВОД

ЛЕТЧИК-ИСПЫТАТЕЛЬ ПЕРВОГО КЛАССА СЕРГЕЙ ТРОШИН: «НА «РУСЛАНЕ» ЕСТЬ И КОМНАТА ОТДЫХА, И КУХНЯ. МЫ ТАКИЕ БОРЩИ НАУЧИЛИСЬ ВАРИТЬ, ЧТО ГОВОРИЛИ: НАДО ЖЕН БРАТЬ НА СТАЖИРОВКУ...»

(Окончание. Начало на стр. 10)

— Чего-то серьезного, чтобы запомнилось, не было. Техника была надежной. Уже здесь, когда работал в транспортной эскадрилье АНТК и вводился в строй в качестве командира экипажа, однажды немного поволновался, — продолжает Сергей Трошин. — Программой подготовки предусмотрено выключение во время посадки, а затем запуск одного из двух двигателей. При таких отказах надо удержать самолет на курсе. И вот выключаю двигатель, выполняю все, что нужно, затем запускаю — а он не запускается. Ничего, сел на одном двигателе. И в те минуты думал, что сейчас мне прямо к трапу принесут звезду Героя. (Смеется.) Настолько чрезвычайным показалось мне это событие, настолько редко случалось. Во время испытаний такое происходит сплошь и рядом, безо всяких эмоций, совершенно спокойно отключаем двигатели постоянно, чтобы изучить поведение самолета. А тогда же мне это показалось ЧП.

— Вы несколько лет возили различные грузы и людей — заводских

ремонтников, снабженцев, конструкторов, в том числе и генерального конструктора Петра Балабуева...

— Петр Васильевич тоже был очень интересный, мудрый человек. Крутого нрава, но справедливый, авторитетный, уважаемый не только на фирме. В ситуациях, требующих срочного решения, под одно его имя, без бумаг нашему ОКБ давались огромные деньги.

После нашего возвращения из Португалии и Испании подоспели испытания Ан-38 — небольшого самолета для местных авиалиний. Я летал на нем в Индию. На тот момент на этой машине не было автопилота. Летать по три часа в горах тяжело. Но Индия интересная страна. Поразили контрасты: тут дворцы в золоте, а рядом — люди живут в картонных коробках, в грязи, нищете...

— На огромных «Русланах» вы, небось, весь мир облетели...

— Да, конечно. Все континенты.

— Как экипажи питаются? На этих самолетах есть и каюты для отдыха сменного экипажа, даже кухня. Когда-то в Африке ваши техники очень вкусно меня накормили...

— Мы готовили по очереди. Такие борщи научились варить, что смеялись: мол, надо жен взять на стажировку... В Америке и Австралии — отличная рыбалка. Ловили по полцентнера рыбы, а потом ее готовили. Я заядлый рыбак. Ловлю спиннингом.

— Охотой увлекаетесь?

— Очень. Хотя это и небезопасное увлечение. Как-то получил две дробины в лицо. Одна ударила в скулу. Попади чуть выше, в глаз, могли бы списать с летной работы. Вторая выбила зуб. Но, как говорится, охота пуще неволи.

В начале 2000-х годов мы перевозили на «Руслане» технику и грузы ООН в Афганистан. Садимся, а на краю аэродрома — обломки самолетов, сгоревшие танки, словно в фильме о войне. Понадобилось переночевать. Ехать в отель нам не рекомендовали. Остались спать в самолете. Шум двигателей прекратился, вдали стали слышны стрельба, взрывы. Темноту разрезали светящиеся трассы пулеметных очередей. Там шел бой. Вдруг недалеко от самолета как грохнет! Потом еще, еще... Это саперы обезвреживали на месте обна-

руженные между рулежкой и взлеткой мины. Нам сказали ни в коем случае на грунт с бетона не сходить. Все заминировано. Жутковато было.

А потом в Иране, на Исфаханском авиазаводе, где налаживалась сборка из наших комплектующих узлов и деталей самолета Ан-140 (иранцы назвали его «Иран-140»), я учил летать на нем местных летчиков. Меня поразил менталитет иранцев. Мы, славяне, привыкли все делать быстро, не откладывая в долгий ящик. Там же все привыкли решать не спеша. Если сказали, что сделаю что-нибудь через час — на самом деле получишь завтра. Если потом — значит, никогда. Может, так и надо жить?

— Вместе с командиром Евгением Галуненко вы впервые подняли в воздух новейший опытный реактивный пассажирский лайнер Ан-148, а затем, уже сами став командиром, и первый Ан-158...

— Для меня Ан-148 дорог тем, что мы с коллегами — летчиками-испытателями — принимали участие в его создании еще на конструкторской ста-

дии. Сами продумывали и рисовали эскиз кабины пилотов, схемы размещения на приборной панели компьютерных экранов, избавляющих экипаж от необходимости следить за десятками приборов, что весьма утомительно. Можно сказать, работали как конструкторы. И самолет, построенный многотысячными коллективами самолетостроителей, получился очень хорошим. В первом полете у испытателей обычно появляется масса замечаний, они фиксируются в специальном журнале. А тут — не поверите! — мне было нечего писать.

Наши наработки будут использоваться на других самолетах. В частности, на военно-транспортном Ан-70 с новой кабиной.

— У вас есть какой-то самый любимый самолет?

— Самолеты — как дети. Все любимы. У них есть душа, и относиться к ним надо с душой.

— А дети у вас есть?

— Конечно, трое. Сыну 15 лет, дочерям семь и два годика.

— Поздно женились?

— В 32 года, в самый раз! Я вообще запретил бы вступать в брак юнцам моложе двадцати пяти. Мужчиной надо сначала стать!

...На прощание Сергей Трошин предложил выпить коньяку. Третий тост подняли за тех, кого с нами нет. Так принято у летчиков.