

Фото Сергея Пашковского



## ЛЕТЧИК-ИСПЫТАТЕЛЬ – НЕ ПРОСТАЯ ПРОФЕССИЯ ОСОБЕННЫХ ЛЮДЕЙ



Игорь СЕМЕНЧЕНКО

**Справка об авторе.** Первый заместитель начальника Оперативного управления Главного штаба Военно-воздушных сил (1998-2003 гг.), ведущий советник Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности (2003-2013 гг.), кандидат технических наук, член-корреспондент Академии военных наук, генерал-майор авиации

8 июня 1989 года на 38 международном салоне авиационной и космической техники в Ле-Бурже советский летчик-испытатель Анатолий Николаевич Квочур при показе на МиГ-29 с бортовым номером «303» самых сложных фигур высшего пилотажа, в том числе и знаменитого «колокола», оказался в нештатной ситуации, которая едва не закончилась трагедией. Он покинул обреченный самолет после того, как убедился, что машина не рухнет на людей. Его шансы спастись были ничтожны.

Из воспоминаний А.Н. Квочура: «...Когда в Ле-Бурже я не очень удачно катапультировался и увидел стремительно несущуюся на меня траву, мне подумалось, что падать лицом в землю как-то не эстетично».

В тот день многие зрители восхищенно наблюдали, как управляемый А.Н. Квочуром МиГ-29 выписывает сложные фигуры высшего пилотажа: вначале – петли сразу со взлета, потом – штопорное вращение на нисходящей части фигуры, уникальный «колокол» с последующим выполнением форсированных разворотов, выходом на предельно малую горизонтальную скорость 180 км/ч с углом тангажа 30 градусов, выполнением вертикальной горки с последующим вращением на предельных углах атаки. Многие заметили, как на 3-й минуте пилотажа раздался хлопок, из сопла правого двигателя был выброс пламени (по признакам работы

«Колокол». Самолет при исполнении этой фигуры поднимает нос вверх при нулевой скорости, после чего опрокидывает его вниз, имитируя движение языка колокола. Отсюда и название фигуры (изначально «колокол» расценивался как маневр, при котором истребитель становится невидимым для ракет с радиолокационным наведением на цель). Впервые фигура высшего пилотажа «колокол» была показана в 1988 году на авиасалоне в Фарнборо А.Н. Квочуром. В наши дни эту фигуру, ставшую уже именной, называют «колоколом Квочура».

**Квочур Анатолий Николаевич.** Герой России, заслуженный летчик-испытатель СССР. Окончил Ейское ВВАУЛ. В 1975 году поступает в школу летчиков испытателей и успешно ее оканчивает. В 1981 году поступает в Московский авиационный институт. С 1978 года А.Н. Квочур приступает к испытательной работе (См. «Авиапанорама» №№ 1-6 2006, 1-6 2007, 1-6 2008, 1-6 2009, 1-6 2010, 1-6 2011, 1-3, 5,6 2012, 1-4 2013. - Прим. ред.).



Фото Алексея Михеева

двигателя это скорее всего походило на помпаж – т.е. потеря газодинамической устойчивости части компрессора, означающая отказ).

«Я сначала не поверил, – вспоминает А.Н. Квочур, но самолет начал качаться, словно потерял опору в воздухе..., его начало заваливать вправо...». Высота в это время составляла 165 метров, скорость – 180-185 км/ч. Для такого самолета маловато. Квочур начинает борьбу за самолет и за безопасность тех, кто на земле. Левая нога до упора... и ручка по элеронам – тоже вправо. Ему удается на одном, работающим на форсаже левом двигателе почти вертикально, по спирали выйти из опасной зоны и сохранить жизнь людей.

От хлопка в двигателе до столкновения самолета с землей прошло девять с половиной секунд. Посчитайте, читатель, до десяти. Времени было всего ничего...

«Поздно, – промелькнуло у А.Н. Квочура. – Да, нет! Можно побороться, соберись! Еще соберись...».

Высота 92 метра, крен достиг 50 градусов при увеличившейся угловой скорости, тангаж – 40-50 градусов (по времени на срабатывание катапульты необходимо 0,7 секунды), «прыгать неудобно и пришлось тянуть ручку катапультирования левой рукой. Вот так взяться за держки катапультирования удобнее и быстрее, а по-другому – правильно. Взял правильно... Ручка уже возле груди, и ничего нет. Показалось, что резиновые держки катапультирования вытягиваются, становятся белыми и вот-вот разорвутся... И в это время слетел фонарь, пошло из кабины кресло под углом градусов 5-10 ниже горизонта».

Потом, по фотографиям объективного контроля специалисты отмечали, что было видно, как скручены стропы парашюта, купол еще не наполнен, и летчик находится примерно на уровне сопел двигателя. По видеозаписи кажется, что скорость падения летчика и отвесно пикирующего самолета почти равны. Нос самолета коснулся земли, а тело летчика – на уровне кия..., тело летчика расположено вертикально. Взрыва еще нет...Взрыв! Алое, будто пропитанное кровью пламя, вид которого заставил содрогнуться сотни тысяч людей во всем мире у экранов телевизоров, гнетущее облако аспидно-черного дыма, которое невозможно перепутать ни с чем... После

катапультирования прошло всего 2,5 секунды.

По видеозаписи было замечено, что А.Н. Квочура в той критической ситуации спас наполнившийся от взрыва купол парашюта.

А.Н. Квочур оценивал ту сложившуюся ситуацию несколько иначе: «Взрыв а-ахнул беззвучно. Тугой волной, придержавшей купол, были подняты мои ноги до горизонта. Их занесло вправо и вперед, и на этом маховом движении скользят: сначала ногами, потом поясницей, а уже потом спиной приложило о землю, а потом еще раз...». По видеозаписи было видно, как от удара тело отскочило от земли примерно на 80 см. Вертикальная скорость при первом ударе о землю составила 11-14 м/с. А.Н. Квочур тогда заметил: «Представить удар такой жесткости невозможно! Думаю, что от такой передрыги из десяти девять увезли бы мешком с костями» (потом медэксперты скажут, что предельно мыслимая скорость при ударе о землю составляет не более 9 м/с). Уже после длительного осмотра А.Н. Квочура специалистами-докторами будет сказано: «Первый раз видим человека, который так здорово... наворачнулся... и чтобы при этом ему ничего не было».

«Думаю, будет интересно, – сказал А.Н. Квочур, – что оставалось ощущение очень точного определения высоты, буквально в сантиметрах, даже в моменты, когда землю я не видел. Это помогло мне сконцентрироваться в нужный



Видео <https://www.youtube.com/>



Фото ПАО «Ил»

момент. Выходит, что человек может еще чем-то, кроме зрения, определять высоту, опираясь на собственные ощущения...»

Попытаемся кратко сформулировать главную функциональную специфику деятельности летчиков-испытателей. Летчики-испытатели ОКБ – это самые первые рубежи авиационной техники, самые первые испытательные полеты абсолютно новых, опытных (экспериментальных) воздушных машин, которые еще ни разу не отрывались от взлетно-посадочной полосы. При этом их полеты выполняются по основной программе первых испытаний. Они являются главными оценщиками качества нового воздушного судна, своими опытом и знаниями помогают конструкторам находить и устранять его недостатки. Гражданские летчики-испытатели работают в авиационной промышленности: в Летно-исследовательском институте им. М.М. Громова, на авиастроительных и авиаремонтных заводах.

Военные летчики-испытатели служат в Государственном летно-испытательном ордена Ленина Краснознаменном центре Министерства обороны Российской Федерации имени В.П. Чкалова и являются главными оценщиками качества машин, поступающих в серию, при этом они – единственные полномочные представители Министерства обороны Российской Федерации (сегодня – Воздушно-космические силы) при приемке их от производителя.

Поступающие в школы летчиков-испытателей должны быть великолепными летными мастерами, им должны быть присущи лидерские качества, собранность, умение оперативно принимать решения в любых секундных ситуациях, смелость и ответственность. Их подготовка ведется с учетом внедряемых в практику самолетостроения новых подходов, инновационных технологий, вычислительной техники, систем индикации и иных многофункциональных систем, работающих на самолете и вокруг него. Дело в том, что летчику-испытателю необходим высокий интеллект, инженерный склад ума, любовь к технике. И что наиболее важно – высокий уровень способности управлять самолетом (вертолетом) в любых, в том числе и невозможных для обычного летчика, ситуациях, когда остается только одно – покинуть самолет... Но нет, еще немного, еще чуть-чуть – попробовать спасти машину и сохранить труд многих тысяч специалистов, которые ждут от летчика-испытателя только одного – сохранить машину

и дать ей путевку в жизнь.

«А почему в школах сложилась такая методология подготовки летчиков-испытателей?» – спросит читатель. Чтобы понять, насколько важна для летчика-испытателя многогранная, многопрофильная, технически разносторонняя научно-практическая осведомленность и подготовка, для этого необходимо представить себе, что это за «нервная и кровеносная системы самолета, зачем летательный аппарат привязывают тросами» и какими интеллектуальными и морально-психологическими качествами должен обладать летчик-испытатель.

Теперь, при раскрытии выше упомянутого тезиса: «А почему в школах сложилась такая методология подготовки летчиков-испытателей?», сразу хочу заметить, что при создании самолета нового поколения всегда закладываются очень большие технические риски. И вопрос руководителей, дирекции, конструкторов – собрать все воедино, одновременно. Самолет включает в себя очень много сложных и неоднозначных конструкторских решений. Скажем, планер, аэродинамика – это одно. Хотя, безусловно, это все очень сложно: новая конструкция, новые материалы, другая компоновка, обусловленная новой силовой схемой. Но наибольший технический риск составляют комплектующие изделия, их сотни тысяч. Все части будущего летательного аппарата соединяются друг с другом в цехе окончательной сборки. Здесь крылатая машина складывается воедино.

В цех окончательной сборки самолет приходит пустой – без крыльев, без «начинки», только голый корпус. Машина устанавливается на место сборки, соединяются большие объемные части самолета и начинается его наполнение: прокладываются провода, навешиваются стойки шасси, устанавливаются двигатели.

Длина проводов, входящих в систему Як-130, составляет 30 км. «Нервная система» Су-30 еще большего протяжения – 70 км.

После сборки летательный аппарат перекачивается на сдаточное отделение, где его оживляют – подают питание, запускают в работу все электронное оборудование и самолетные системы. Получается, что еще на земле, в цехе окончательной сборки, проверяется гидравлическая система, система управления самолетом и двигателем, бортовое радиоэлектронное оборудование и много других систем.

Самолету предстоит еще одна обязательная процедура – «дождевание». С помощью нее самолет проверяется на герметичность (см., например, «Ил-112В успешно прошел испытания на герметичность и влагозащитенность»). В специальном отсеке подвешивается огромная лейка, и по всей длине машины идет распыление воды, так называемая «душевая» – настоящий тропический дождь.

После «душевой» остается проверить главное – взлетит ли новая машина? На этот вопрос ответят работники летно-испытательного подразделения. Предстоящему полету предшествуют наземные испытания, которые проходят в просторном ангаре. Они включают в себя проверку систем аварийного покидания, жизнеобеспечения летчика, топливной и гидравлической системы. Читателю может

показаться, что эти функции уже проверялись и в цехе окончательной сборки.

Так в чем же различие? А различие есть. Например, топливную систему в цехе окончательной сборки проверяют газом – гелием. А на последующей площадке есть специальный топливный участок, где проверяется заправка, выработка топлива, герметичность системы. Здесь еще раз досконально проверяется «кровеносная сеть» самолета – гидросистема. Насосы гоняют по машине рабочую жидкость, которая питает отдельные агрегаты и приводит их в движение. Гидравлическая система пронизывает весь самолет (кроме авиадвигателей, до них очередь придет), начиная от радиолокационной станции, которая находится в носовой части самолета, и заканчивая органами управления – например, стабилизаторами самолета.

Наступило время проверки авиадвигателей – «сердца» летательного аппарата. На специальной газовой площадке самолет швартуется удерживающими тросами, и запускает авиадвигатели. Огромная машина, словно разъяренный зверь, пытается сорваться с цепи, но тросы удерживают ее на месте и позволяют убедиться в работоспособности двигателя, гоняя его на всех режимах, до форсажа включительно.

Но сколько ни проверяй самолет на земле, а в небе он может поведи себя иначе. Именно поэтому все системы досконально и неоднократно в естественной среде обитания воздушного судна – в воздухе – будут проверены летчиками-испытателями.

При создании самолета – комплекса нового поколения – конструкторами всегда закладываются большие технические риски. Но наибольшие технические риски составляют комплектующие изделия, их сотни тысяч! Кроме того, самолет включает в себя много сложных и неоднозначных конструкторских решений. В собранном виде он должен представлять собой как бы большой собранный пазл, но еще не наученный летать. Проявлять он себя должен только в штатном режиме, но как до этого еще далеко! И сколько не проверяй самолет на земле, а в небе он может поведи себя иначе...

Вот и приходится летчику-испытателю, сливаясь с машиной в полете, слушать и вслушиваться, тонко анализировать, проникая в пучину меняющихся шумов, звуков, приборной суеты и окружающей его среды. В кабине летчик-испытатель – и конструктор, и технолог, и монтажник, и двигателест, и приборист, и асушник – еще можно много назвать специальностей и специализаций, какими должен в разной мере владеть летчик-испытатель, чтобы воспринять и понять то, что он должен донести до главного конструктора самолета на земле...

Давайте теперь вернемся к заголовку статьи и зададимся вопросом – а все-таки кто же они, эти летчики-испытатели, как они живут, каково их мировоззрение, о чем думают, есть ли у них слабости и вообще боятся ли они, как все простые люди, есть ли у них индивидуальные увлечения, как мы привыкли называть – «хобби», о чем думают, обожают ли они своих любимых и пишут ли они им стихи...

Если кто-то из Вас был когда-то как-то связан с летчиками-испытателями не только по работе, но и в быту, или



читал про них, или просто слышал, имеет надежду на то, что ему удастся на какой-то миг погрузиться в их разносторонний и непростой мир. И тогда Вы сможете представить себе ту особую обстановку, в которой у них идет постоянный процесс отсчета времени в напряжении ума и сил для выяснения нештатной работы прибора, агрегата и системы, распознавания ее симптомов...

Учитывая ту остроту особенностей в работе летчика-испытателя, хотелось бы вспомнить слова заслуженного советского летчика-испытателя Владимира Сергеевича Ильюшина – Героя Советского Союза [1960], лауреата Ленинской премии [1976], о существе работы летчика-испытателя: «Мне кажется, это прежде всего умение дойти до той разумной грани, откуда еще можно вернуться, вернуться обязательно!»

Действительно, в авиации понятие «повезло – не повезло» существует испокон веков. Вот и Владимиру Ильюшину в жизни всегда по-крупному везло. Главное: он не сложил голову в своих полетах, потому как в случившихся запредельных ситуациях каким-то непостижимым образом улавливал и не переступал ту грань, за которой открывалась дорога в вечность. Слово он жил и, как говорят медики, был практически здоров. Только вот завидную шевелюру слегка окрасила седина, что позволило одному остролову назвать его «платиновым блондином». Владимира Сергеевича Ильюшина не стало в 2010 году.

Дальше погружаясь в особенности, специфику и я бы сказал, в ту незаурядность психологии и способности тонко реагировать на самые слабые «сигналы» нештатной работы авиационных систем самолета, экстренно принять единственно правильное решение, чтобы далее иметь возможность довести то самое информативное для конструктора проявление их «болезни».

Конечно, для «вызревания» настоящего профессионала, летчика-испытателя, кроме особого таланта, весьма важны и среда обитания, и круг общения, да и великое множество других факторов, играющих в судьбе любого человека разнонаправленные роли. Не будем забывать и другой простой истины: создавать везение целеустремленному человеку, к тому же с самого раннего детства профессионально ориентированному, приходится-то самому себе, вдумчиво, серьезно, никоим образом не полагаясь на извечное русское «авось».

Летчик-испытатель – не просто профессия. Это склад

души и ума, это черты бойца, расчетливого и твердого духом, командира, преданного товариществу, благородного в мыслях и поступках. Летчик, переставший летать, все равно не становится «бывшим». Просто по тем или иным причинам он становится не летающим сегодня. У профессии летчиков-испытателей, да и у всех летчиков, кто не связан с испытаниями, нет прошедшего времени. Она считается вечной...

Теперь о полетах, ибо полет полету – рознь. Они могут быть чрезвычайно напряженными, тогда, разумеется, философствовать некогда – надо работать. Бывают другие режимы – однообразные, попросту нудные, хотя не менее важные. Вот в таких полетах мысли могут придти какие угодно – от самых бытовых до самых высоких. Да и если просто на землю посмотреть – красотища! Хотя, в принципе, будничных вылетов вообще не бывает. К любому полету нужно тщательно готовиться.

Нештатные ситуации – часть работы летчиков-испытателей, и вряд ли имеет смысл их перечислять, загибая пальцы. Нештатные ситуации интересны скорее не с количественной стороны, а с качественной. С точки зрения того, как действует, проявляется в этих ситуациях человек – летчик-испытатель.

Знакомо ли летчикам-испытателям чувство страха? Мало кто не согласен с известным высказыванием: «Только одни дураки ничего не боятся». Так же, как и простые люди, летчики-испытатели подвержены чувству страха, только у них, как они говорят, это чувство сформулировано по-иному – «профессиональная настороженность», которая никуда не девается. Человек, если он нормален, обязан в критических ситуациях бояться – это естественная защитная реакция. Другое дело – способность владеть этим страхом, это и есть мужество. Это еще одна сторона защитной реакции. Конечно, реакция в обыденном ее понимании все равно наступает. Потом, позже. А на сколько позже?

Для летчика-испытателя В.С. Илюшина, после его памятного полета на перехватчике Су-11 с остановившимся двигателем, когда он «сыпался» с двадцати километров и тем не менее удачно приземлился. С его слов: «А планировать на таком самолете все равно, что на уютге». Друг и коллега Владимира Илюшина, Аркадий Богородский спросил его: «Володя, скажи честно, когда ты окончательно поверил, что сядешь?». Знаете, ответил В. Илюшин: «...только тогда, когда остановился после пробеге».

В многообразии и сложности задач, которые выполняет летчик-испытатель, и есть та сущность, которую он постигает от полета к полету. Его диапазон сопряжения с техникой, средой и собой приковывает его внимание к постоянно меняющимся испытательным параметрам работы машины. Он становится неотделимым целым всего комплекса среды и испытываемых систем машины. И когда наступает критический момент, летчик-испытатель не спешит покинуть гибнущую машину, а предпринимает все разумные действия, которые, как ему кажется, должны вытянуть машину из аварийного состояния.

По мнению экспертов, к сожалению, имеют место случаи, когда летчики-испытатели без видимых вроде на то причин не спешат покинуть гибнущую машину, думая, что у

них достаточно времени для спасения. На первый план нередко выходит искаженное восприятие летчиком течения времени, которое в стрессовой ситуации как бы растягивается, а сами события словно замедляются.

Выдержка из отчета «Анализ летных происшествий у нас и за рубежом» свидетельствует – большинство катастроф было результатом таких задержек. Их причиной становится искаженное восприятие летчиком течения времени.

По медицинской терминологии такое состояние у летчика примерно называется «необъяснимой потерей ориентации во времени». Но лишь совсем недавно ученые стали изучать это физическое явление, при котором люди не только субъективно ощущают «растяжение времени», но и успевают заметить его, и сделать что-либо руками иногда в 10 раз больше, чем в обычной ситуации. Но кто же помогает в такие моменты людям? Летчик-испытатель обычно с бедой встречается один на один. Тогда можно предположить, что сам организм человека может влиять на ход времени. Конечно, сегодня может быть рано говорить о малоизученном механизме такого воздействия, но сама жизнь летчиков-испытателей на примерах не один раз подтверждала такие ситуации.

Например, многократно описанная в печати крайне опасная ситуация в полете на самолете Ан-12 (1976 год, экипаж летчика-испытателя Марины Попович, маршрут Москва – Горький – Актюбинск), когда в грузовом отсеке разгерметизировался топливный бак самолета МиГ-29 и на пол вылилось 4 тонны керосина.

А теперь, уважаемый читатель, я хочу Вам поведать о Сергее Богдане – первом летчике-испытателе российского перспективного, многофункционального авиационного комплекса фронтовой авиации пятого поколения Т-50 (ныне – Су-57). Первый полет самолет совершил 29 января 2010 года.

**Богдан Сергей Леонидович**, выпускник Борисоглебского военного авиационного училища им. В.П. Чкалова. Окончил школу летчиков-испытателей в 929 ГЛИЦ Министерства обороны России им. В.П. Чкалова, город Ахтубинск. В качестве летчика-испытателя Сергей Леонидович участвовал в испытаниях практически всех истребителей «Су» за последние годы. Освоил 55 самолетов и их модификаций. Первым поднимал в небо серийный Су-30МКИ и многофункциональный истребитель Су-35 (см. фото на 1-й странице статьи).

В одном из своих интервью С. Богдан сказал: «...Все достижимо, если человек ставит цель. Если говорить о себе, то прекрасно осознаю, что работы еще непочатый край. Еще много чего не знаю, много чему хотелось бы научиться и сделать».

И нельзя не отметить его пророческие слова: «Невозможно быть абсолютно правым». Рассуждая далее, он как бы пояснял: «И я далеко не обольщаюсь на свой счет, что я в чем-то абсолютно прав. Нельзя быть абсолютно критичным по отношению к недостаткам других, например. Любая ситуация состоит, как в математике, из условий: «дано» и поисков решения. «Дано» – это оценки человека (хорошо, плохо, прав, не прав) – и здесь зачастую и совершаются ошибки. Нужно на все смотреть глазами терпения. В армии – все просто, по регламенту. В испытательной работе – нет. Были

просто не представляется возможным.

Завершая повествование, не могу не вспомнить о таких замечательных профессионалах, летчиках-испытателях, которых уже нет с нами – Александре Кружалине и Олеге Спичке. Выполняя испытательный полет на МиГ-29КУБ, 23 июня 2011 года они отдали свои жизни на благо обороноспособности Отечества. Александру было 48 лет, Олегу – 39 лет.

Указом Президента Российской Федерации от 30 марта 2012 года №347 за мужество и героизм, проявленные при исполнении воинского долга, звание Героя Российской Федерации (посмертно) присвоено летчикам-испытателям полковнику Александру Павловичу Кружалину и полковнику Олегу Леонидовичу Спичке, проходившим службу в Государственном летно-испытательном центре имени В.П. Чкалова (г. Ахтубинск, Астраханская обл.). <https://topwar.ru>



Фото ГЛИЦ имени В.П. Чкалова

Сколько ушедших безвременно молодых парней, о каждом из них в несколько строк можно составить целую поэму «о жизни высокой и светлой» целых поколений испытателей, где сама смерть, отдаляемая годами, высвечивает каждого по-особенному.

Уверен, работа испытателя – это подвижничество, основанное на духовной готовности к подвигу. К сожалению, уважение к подвигу, понятие о доброте, о чести, о милосердии зачастую пасует в жизни.

Когда о наградах говорят «закон одинаков для всех», возникает ощущение, что речь идет об очереди в магазине. Но награда государственная – не хлеб насущный, а стимул нравственный – то самое уважение к подвигу, ценное во все времена. «Закон одинаков для всех» – это хуже уравниловки, это принижение и дискредитация профессии летчика-испытателя, которые из социальной несправедливости сегодня обернутся завтра экономическими потерями и ослаблением военной обороны.

Вот почему из-за отсутствия в государстве оценки подвига нарушается нравственный стимул, и от этого становимся беднее все мы!

Мы напомнили читателю о профессии летчика-испытателя, о том, какую сложную и опасную работу они ведут при испытаниях новых авиационных комплексов, и продолжим в последующих номерах журнала, высветим проблемы и повернем штурвал самолета к близким реалиям сегодняшней их жизни.

ситуации, когда мне несколько авторитетных учителей объясняли одно и то же совершенно по-разному. И приходило осознание, что истина где-то в другом месте. Стараюсь, стремлюсь – не знаю, насколько это у меня получается – относиться как можно более лояльно. Если линчевать за каждый недостаток других, останешься один, такой замечательный, такой золотой – и никому не нужный».

Нельзя не сказать о месте и роли летчиков-испытателей при освоении палубной авиацией тяжелых авианесущих крейсеров (ТАКР).

Государств, способных построить авианосец, меньше, чем членов «космического клуба», имеющих независимый доступ в космос. Морская авиация во всех странах считается элитой, а летчик, способный посадить самолет на палубу авианосца, приравнивается к асам.

Сегодня в боевом составе кораблей Военно-морского Флота России «Адмирал Кузнецов» – тяжелый авианесущий крейсер, единственный российский авианосец.

Крейсер был спущен на воду более 30 лет назад – 4 декабря 1985 года, после чего продолжалась его достройка на плаву. Корабль тогда назывался «Тбилиси», имя «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов» ему было присвоено в 1990 году, перед зачислением в состав Северного флота России.

1 ноября 1989 года в истории отечественной палубной авиации был особенный день, когда на авианосец «Тбилиси» впервые сели три самолета, взлетевшие с испытательного полигона НИТКА в Саках в Крыму. Это были Су-27К, МиГ-29К и двухместный учебно-тренировочный Су-25УТГ, который пилотировали летчики-испытатели, Герои России Александр Крутов и Игорь Вотинцев. «Посадке этого самолета на авианосец предшествовала целая история, – из воспоминаний А. Крутова. – Изначально КБ Сухого не собиралось использовать Су-25УТГ для посадки на крейсер, но под давлением руководства Летно-исследовательского института и благодаря, в очень большой степени, моему участию (без ложной скромности), как летчика-испытателя ЛИИ, этот самолет все-таки пошел на корабль. Мы доказали, что Су-25 проще, чем Су-27 или МиГ-29, и что именно он нужен для обучения летчиков палубной авиации. В результате этих усилий я в основном занимался Су-25УТГ, хотя был готов к посадке на Су-27К».

По словам А. Крутова, первый взлет с авианосца – тоже историческое событие. «Первым в тот же день, 1 ноября, взлетел на МиГ-29К Токтар Онгарбаевич Аубакиров, Су-27К летчика-испытателя КБ Микояна Виктора Георгиевича Пугачева остался ночевать на корабле и на следующий день взлетел третьим. Мы взлетели раньше и ждали его в воздухе, чтобы вместе лететь в Саки. Он взлетел не сразу. При взлете за самолетом поднимается газоотбойный щит, и когда Су-27К вывел двигатели на форсаж, этот щит сыпался. Он состоял из плит, охлаждаемых водой, и одна плита улетела – вода пошла, пар. Потом самолет все же взлетел, уже без щита. Я все это сверху наблюдал, когда мы кружили над кораблем».

Тема о летчиках-испытателях палубной авиации – неисчерпаемая, и раскрыть ее в столь коротком материале