ПАВЕЛ СУХОЙ: ЗВЫШГУКАВАЯ СЛАВА,

або Шлях ад гомельскага гімназіста да авіяканструктара, які лепш за іншых бачыў будучыню

У 1903—1908 гадах у свеце пачаўся «авіябум». Браты Уілбур і Орвіл Райт, прадпрымальныя амерыканцы, якія першымі ўзнялі ў паветра лятальны апарат, здзейснілі сапраўдную рэвалюцыю ў гісторыі чалавецтва. У 1908 годзе яны прыехалі ў Парыж і ўстанавілі там першыя сусветныя рэкорды на аэрапланах: працягласць палёту — 2 гадзіны 20 хвілін, далёкасць — 50 км, максімальная вышыня ўздыму — 110 м.

Царская Расія жыла тым часам іншымі праблемамі. Толькі што закончылася ганебная вайна на Далёкім Усходзе з японцамі, па ўсёй краіне пракаціліся бунты, названыя пазней Першай рускай рэвалюцыяй. Імперыя літаральна ўзнялася на дыбы: было зразумела, што жыць так, як раней, ужо нельга, патрэбен рывок — не конь і плуг пацягнуць наперад краіну, а навука і прагрэс у вытворчасці. Пачыналіся нябачаныя раней пераўтварэнні ўрада Сталыпіна — і ў горадзе, і ў вёсцы... І тут галоўным было — не дапусціць развалу патрыярхальнай краіны, пусціць яе ў ход спакойна, абдумана, прадказальна. Патрабаваліся адпаведныя кадры. Ва ўсіх сферах жыццядзейнасці дзяржавы.

...Любы аўтар, пішучы пра якую-небудзь знакамітасць, заўсёды хоча знайсці першыя сведчанні таленту свайго героя ў яго дзяцінстве. З кімсьці гэта ўдаецца зрабіць без праблем. А з некім (гэта ў большасці выпадкаў) бываюць цяжкасці. Скажам, у дзяцінстве ў сына вясковага настаўніка Паўла Восіпавіча Сухога, які з'явіўся на свет 10 ліпеня (22-га па новым стылі) 1895 года, ніякіх прыкмет будучай геніяльнасці не знайсці. Што, зрэшты, не так ужо і важна. Значна важней тое, наколькі ўпартым і ў той жа час летуценным быў наш герой. Таму што геній — гэта, як казаў вынаходнік Томас Эдысан, адзін працэнт натхнення і дзевяноста дзевяць працэнтаў поту.

ПАВЕЛ Сухой нарадзіўся ў мястэчку Глыбокае Дзісенскага павета Віленскай губерні. Яго дзед, Андрэй Аляксеевіч Сухі, быў прыгонным селянінам у памешчыка Гіцэвіча ў маёнтку Вязынь, але з маладых гадоў вызначаўся кемлівым розумам і руплівасцю ў працы, за што Гіцэвіч адправіў яго вучыцца ў Чарнігаўскую школу пчаляроў, якую ён скончыў у 1837 годзе. Бацька, Восіп Андрэевіч, маючы таксама выдатныя здольнасці да навукі, скончыў Маладзечанскую настаўніцкую семінарыю і ўсё жыццё прапрацаваў настаўнікам. Ажаніўся ён са сваёй зямлячкай Кацярынай Якаўлеўнай Гісіч, якая нарадзіла яму пяцярых дзяцей — чатырох дзяўчынак і аднаго хлопчыка — Паўла. Іх усіх выхоўвалі ў праваслаўных традыцыях, вучылі музыцы. Вялікай папулярнасцю ў сям'і карыстаўся хатні рукапісны часопіс «Молодая поросль», куды можна было запісаць сачыненне, верш, пажаданне. У Восіпа Андрэевіча была вялікая бібліятэка, але адну кнігу асабліва шанавалі. Гэта быў томік першых вершаў Якуба Коласа з асабістым аўтографам аўтара: «Паважанай Лізавеце Якаўлеўне на памяць ад аўтара».

Тут хацелася б зрабіць невялікае адступленне і прывесці цытату з размовы Паўла Восіпавіча з яго калегам-авіяканструктарам Алегам Сяргеевічам Самайловічам:

> *«Маё сапраўднае прозвішча не Сухой, а Сухі (націск на апошнім складзе). Мы абодва з вамі беларусы, і толькі таму я вам гэта расказваю. Калі я нарадзіўся і мне давалі ў царкве імя, дзяк аб'явіў, што ён не ведае такога прозвішча — Сухі, таму ў дзіцяці будзе прозвішча Сухой. Вось такая гісторыя».*

У 1900 годзе Восіпу Андрэевічу прапанавалі загадваць школай у Гомелі, і ўся вялікая сям'я перабралася ў горад на Сожы — даволі буйны прамысловы цэнтр. Тут выходзяць газеты, працуюць тэатры, шмат аб чым гаворыць народ на вуліцы, у лаўках, на рынку. Павел, як і ўсе, напэўна, хлопчыкі яго ўзросту (хто меў магчымасць), з захапленнем чытае артыкулы аб авіяцыі і лётчыках, разглядае фатаграфіі і малюнкі лятальных апаратаў, але авіяцыя яшчэ не становіцца яго запалам, патрэбай жыцця. Можа быць, адной з прычын гэтага з'яўляецца тое, што яго бацькі і сёстры больш цікавяцца навінкамі літаратуры і мастацтва, чым тэхнікі.

Праз шмат гадоў Павел Восіпавіч адзначыць, што самым моцным уражаннем дзіцячых гадоў, якое вызначыла яго лёс, была непасрэдная сустрэча з авіяцыяй: ён назіраў за палётам Сяргея Утачкіна, які тады гастраляваў, калі можна так сказаць, па розных гарадах Расіі. Тая першая сустрэча з самалётам — гэта быў «Фарман» — пакінула ў жыцці гімназіста Сухога незвычайна глыбокі след. Вось як ён сам успамінаў пра яе:

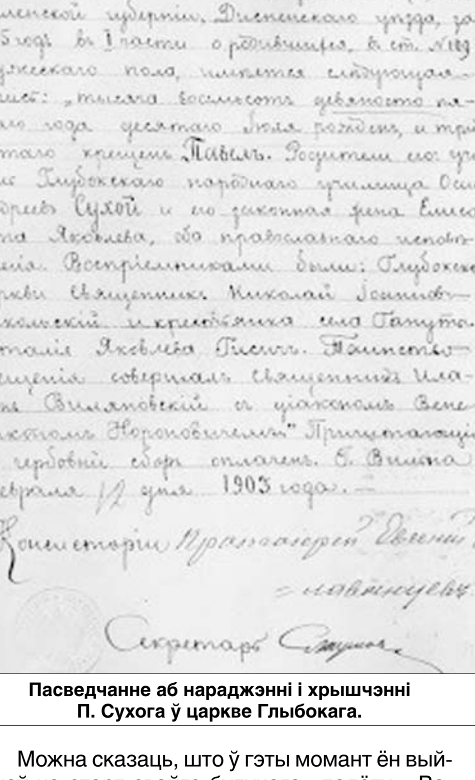
> *«Мы спыніліся, вуркатанне данослася з неба. Мы тады ўжо ведалі пра існаванне самалётаў і таму адразу вырашылі, што ў паветры не што іншае, як самалёт. А вось і ён паказаўся з-за даху гарадской управы. Самалёт ляцеў нізка, і мы добра бачылі яго абрысы. Лётчык сядзеў пад верхнім крылом у атачэнні незлічоных рэек і тросаў. Хвастовае апярэнне было такім вялікім, што мы з цяжкасцю вызначылі, дзе нос, а дзе хвост самалёта... Вось ён праляцеў над горадам і схаваўся за цёмна-сінім паласой лесу, а мы ўсё стаялі як зачараваныя і глядзелі ў яго бок. У вушах яшчэ чулася стракатанне рухавіка. З таго часу самалёт трывала ўвайшоў у маю свядомасць, я часта думаў пра людзей, якія на іх лётаюць і якія іх будуюць».*

І першае, што гімназіст Сухой зрабіў, прыйшоўшы дадому, — гэта забраўся на гарышча і пачаў майстраваць уласную мадэль аэраплана. На жаль, узляцець яна не здолела: у малога «канструктара» не было ні ведаў, ні вопыту, ні ўяўленняў аб тым, як менавіта лятаюць самалёты. Што ж, недахоп інфармацыі ніколі ні да таго, ні асабліва пасля Сухога не спыняў. Калі табе нешта невядома, значыць, пра гэта трэба даведацца як мага больш! І будучы авіяканструктар пачынае чытаць аб авіяцыі ўсё, што толькі можа знайсці ў Гомелі. Ён стаў уважліва прыглядацца да фатаграфій аэрапланаў, шукаць газеты, часопісы і кнігі, дзе можна было запазычыць хоць што-небудзь новае. А калі ў рукі аднойчы трапіў артыкул «бацькі рускай авіяцыі» М. Я. Жукоўскага, выкладчыка Імператарскага тэхнічнага вучылішча ў Маскве, ён па-сапраўднаму «захварэў» авіяцыяй і ўжо жадаў сам канструяваць і будаваць самалёты.

У жніўні 1914 года пачалася Вялікая Еўрапейская вайна, у якой на ўвесь голас заявіў пра сябе новы род войск — ваенная авіяцыя. Паветраны флот Расіі па колькасці баявых самалётаў перад пачаткам вайны быў шматлікім. Ён налічваў 250 самалётаў. Але якіх-небудзь істотных пераваг рускай арміі гэта не прынесла. Большасць аэрапланаў была састарэлых канструкцый і «замежнага паходжання», без дастатковага забеспячэння запаснымі часткамі. Толькі 20% паветранага флоту Расіі складалі айчынныя самалёты, сярод якіх вылучаўся «Ілья Мурамец» кіеўскага канструктара Ігара Сікорскага. У 1914-м Паўла Сухога на фронт не ўзялі — не дасягнуў прызыўнога ўзросту. Павел вырашыў: прыйшоў час штурмаваць маскоўскае тэхнічнае вучылішча. І як толькі гімназічны атэстат апынуўся ў яго на руках, бацька тут жа перадаў усе неабходныя для паступлення дакументы свайму маскоўскаму сваяку. І хто б ведаў, што той, баючыся страціць паперы, здаў у прыёмную камісію не арыгіналы, а копіі! Менавіта на гэтай падставе Сухому і адмовілі ў прыёме. У выніку ён у 1914 годзе стаў студэнтам іншай легендарнай ВНУ — Маскоўскага ўніверсітэта (быў залічаны на першы курс матэматычнага факультэта).

Але ўсе думкі Сухога звернуты да тэхнічнага вучылішча, і на наступны год ён робіць новую спробу, на гэты раз — удалую.

Цяпер Павел слухае лекцыі свайго любімага прафесара Жукоўскага і займаецца ў яго гуртку паветраплавання: будуе планёры і мадэлі самалётаў. Гурток, акрамя яго, наведваюць такія вядомыя ў будучыні канструктары, як Андрэй Тупалеў, браты Архангельскія, браты Пагоскія, Уладзімір Петлякоў, Барыс Сцечкін. Усяго год займаўся Павел у гуртку Жукоўскага. Яго прызываюць на ваенную службу, і пасля заканчэння школы прапаршчыкаў ён ідзе на фронт. Служыць Павел Восіпавіч у... артылерыі. Менавіта тут, на фронце, ён усвядоміў, якую велізарную ролю ў бітвах адыгрывае ваенная авіяцыя: бачыў, як «Ілья Мурамец» бамбіў нямецкія пазіцыі і знішчыў некалькі варожых батарэй, назіраў за жорсткім боем рускага лётчыка на французскім «Маране» з немцам на «Альбатросе», ведаў, што камандаванне часта выкарыстоўвае даныя паветранай разведкі.


СВИДѢТЕЛЬСТВО.

По указу Его ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА САМОДЕРЖЦА ВСЕРОССІЙСКАГО, Литовская Духовная Консисторія, согласно опредѣленію своему, выдаетъ настоящее свидѣтельство въ томъ, что въ метрической книгѣ Глубокской церкви Виленской губерніи, Дисненскаго уѣзда, за 1895 годъ въ I части о родившихся, в ст. №83 мужескаго пола, имѣется слѣдующая запись: „тысяча восемьсотъ девяносто пятаго года десятаго Іюля рожденъ, и тридцатаго крещенъ Павелъ. Родители его: учитель Глубокскаго народнаго училища Іосифъ Андреевъ Сухой и его законная жена Елисавета Яковлева, оба православнаго исповѣданія. Воспріемниками были: Глубокской церкви священникъ Николай Іоанновъ-Николаевскій и крестьянка села Гануты Наталія Яковлева Гисичъ. Таинство крещенія совершалъ священникъ Иларіонъ Виляновскій съ діакономъ Венедиктомъ Новоповичемъ". Гербовый сборъ оплаченъ. Г. Вильна Февраля 12 дня 1903 года.

Членъ Консисторіи Протоіерей

Секретарь

Пасведчанне аб нараджэнні і хрышчэнні П. Сухога ў царкве Глыбокага.

Можна сказаць, што ў гэты момант ён выйшаў на старт свайго будучага «палёту». Ваенная кар'ера мала вабіла артылерыйскага афіцэра. І пасля заключэння Брэсцкага міру прапаршчык Сухой без шкадавання пакідае сваю часць і вяртаецца ў Маскву: жадае працягваць вучобу ў тэхнічным вучылішчы. Але тое зачынена пасля рэвалюцыі, і невядома, калі адкрыецца. Таму Павел вырашае вярнуцца на радзіму, да бацькоў. Яму прапанавалі працу настаўніка матэматыкі ў горадзе Лунінцы, што непадалёк ад Брэст-Літоўска, і Павел з'язджае туды. Здабываючы ў навакольных вёсках прадукты, Павел захварэў на сыпны тыф, а потым перанёс шкарлятыну, якая дала ўскладненне на горла. Маючы добры слых і прыемны тэнар, у юнацтве ў коле сям'і Павел часам спяваў. Цяпер, пасля перанесенага захворвання, ён нават гаварыў прыглушана, з цяжкасцю. Можа быць, таму ў далейшым ён наогул адмоўчваўся ў кампаніі і праславіўся «маўчуном». З гэтай прычыны калегі па працы лічылі, што Павел Сухой «некалькі сухаваты» ў зносінах.

У 1920 годзе выйшла пастанова Савета Народных Камісараў аб вяртанні студэнтаў у вышэйшыя навучальныя ўстановы, і Павел паехаў у Маскву працягваць вучобу. Ён пасяліўся ў студэнцкім інтэрнаце. Памяшканне было маленькае, а студэнтаў, якія не мелі «даху над галавой», шмат. Некаторым даводзілася спаць наўпрост на падлозе. У 1923 годзе Павел Восіпавіч ажаніўся з выкладчыцай французскай мовы лунінецкай школы Соф'яй Феліксаўнай Цянчынскай. Яна пасля ад'езду Паўла засталася ў Гомелі і працавала ў школе, а потым таксама адправілася ў Маскву дапамагаць аўдавелай сястры. У Маскве Соф'я Феліксаўна паступіла на працу ў толькі што створаны Інстытут фізкультуры — выкладчыцай замежнай мовы. Выпадкова яны сустрэліся на вуліцы і больш не расставаліся ўжо ўсё жыццё. Жылі ў маленькім пакойчыку. Тут у іх нарадзілася дачка Ірына.

Упачатку 1924-га, яшчэ не скончыўшы тэхнічнае вучылішча, Павел Восіпавіч уладкоўваецца чарцёжнікам у Эксперыментальны аэрадынамічны аддзел Цэнтральнага аэрагідрадынамічнага інстытута — славутага ЦАГІ. У тым жа годзе ён пачынае працу над дыпломным праектам. Яго кіраўніком прызначаюць Андрэя Мікалаевіча Тупалева. Абарона дыплома прайшла паспяхова. У пасведчанні аб заканчэнні МВТВ запісана: «У сакавіку 1925 года П.В. Сухой падвергнуўся выпрабаванням у Дзяржаўнай кваліфікацыйнай камісіі і абараніў працу на тэму: «Аднамесны знішчальнік з маторам 300 к.с.». П.В. Сухому прысвойваецца кваліфікацыя інжынера-механіка». Тупалеў высока ацаніў здольнасці свайго дыпломніка і запрасіў яго на працу ў канструктарскі аддзел ЦАГІ. Так спраўдзілася мара Паўла Восіпавіча: ён пачаў працаваць у брыгадзе паплечніка А. М. Тупалева, А. М. Пуцілава у якасці інжынера-канструктара.

Су-27 — флагман ВПС.

Авіяцыйны аддзел ЦАГІ адразу выступіў з наватарскіх пазіцый у айчынным самалётабудаванні — яго супрацоўнікі першымі ў СССР выказаліся за стварэнне суцэльнаметалічных самалётаў. Спачатку быў выпушчаны АНТ-1 змешанай канструкцыі, потым АНТ-2 — суцэльнаметалічны. Далейшую распрацоўку ідэй, закладзеных у АНТ-2, Тупалеў даручыў брыгадзе маладога інжынера-канструктара Паўла Сухога і паставіў перад імі няпростую задачу — стварыць першы суцэльнаметалічны знішчальнік для серыйнай вытворчасці, які б па сваіх даных пераўзыходзіў найлепшыя замежныя аналагі. І вось першы вытворчы іспыт. Да 1927 года быў пабудаваны новы самалёт І-4, які быў тэхнічна просты, але ў той жа час меў шматлікія навінкі, сярод якіх была рама незвычайнай канструкцыі, спраектаваная асабіста Паўлам Восіпавічам. Першыя палёты паказалі, што па максімальнай хуткасці, вышыні пад'ёму, хуткапад'ёмнасці І-4 апярэджвае многія замежныя знішчальнікі, а па манеўранасці яму роўных няма. Гэты самалёт стаяў на ўзбраенні Чырвонай Арміі з 1928 па 1933 год. Брыгада ж Сухога тым часам атрымала заданне на праектаванне новага аднамеснага знішчальніка І-14. У канструкцыю самалёта Павел Восіпавіч прапанаваў увесці цэлы арсенал тэхнічных навінак: прыбіраемае ў палёце шасі, маслена-пнеўматычную амартызацыю, тармазную сістэму колаў, ліхтар, які засланяе кабіну лётчыка, гладкую ашалёўку фюзеляжа. Андрэй Мікалаевіч Тупалеў ухваліў гэтыя ідэі. Май 1933 года. На цэнтральным аэрадроме ЦАГІ лётчык В. Л. Бухгольц падымае ў паветра новы знішчальнік. Лётныя даныя выдатныя. Знішчальнік рэкамендавалі для серыйнай вытворчасці. У вытворчасці знаходзілася 55 машын, але выпусцілі толькі 18, таму што ў краіне не хапала алюмінію.

Але неўзабаве жыццё Сухога ўзрушыла новае вялікае заданне: яму даручаюць прыняць удзел у стварэнні самалёта РД — «рэкорд далёкасці», сама назва яго гаворыць пра многае: самалёт нацэльваўся на першы сусветны рэкорд у гісторыі маладой савецкай авіяцыі. Біяграфія гэтай машыны пачалася ў снежні 1931 года. Работамі кіраваў Сухой, але агульнае кіраўніцтва ажыццяўляў Тупалеў. Размах крыла новай машыны — 34 метры, даўжыня яго перавышала шырыню ў 13 разоў! Крылы РД мелі і яшчэ адну прынцыповую асаблівасць: гіганцкія бензінавыя бакі, кожны даўжынёй па сем метраў, з'яўляліся як бы арганічнай часткай канструкцыі. Размешчаныя ўздоўж усяго крыла, яны, акрамя ўсяго іншага, давалі вялікі выйгрыш у трываласці.

Павел Сухой — студэнт МВТУ, 1921.

Стварэнне крыла такога тыпу склала цэлую частку ў гісторыі самалётабудавання. Выкарыстоўвалася таксама новае аэранавігацыйнае абсталяванне. Праектаванне самалёта было скончана праз паўгода, і ў чэрвені 1932-га пачалася пабудова доследнага экзэмпляра. Праз год АНТ-25 быў гатовы для лётных выпрабаванняў. Самалёт быў адобраны, цяпер выбіраўся маршрут, якім ляцець. Спыніліся на трасе, якая праходзіць праз Паўночны полюс і Амерыку. У сувязі з гэтым быў унесены шэраг змен: пастаўлены новы руль, элероны, з'явілася прыстасаванне для ацяплення кабіны выхлапнымі газамі. Пасля ўсіх даводак выпрабавальнікі адзначылі: машына гатова да пералёту. З 18 па 20 чэрвеня 1935 года экіпаж В. Чкалава, а з 12 па 14 ліпеня экіпаж М. Громава здзейснілі беспасадачны пералёт праз Паўночны полюс у ЗША, прайшоўшы больш за 10 000 км. За стварэнне самалёта РД П. В. Сухой быў узнагароджаны ордэнам «Знак Пашаны».

Гэта была ўжо другая высокая ўзнагарода: трыма гадамі раней, да 15-годдзя ЦАГІ, Сухой атрымаў ордэн Чырвонай Зоркі. А трэцюю ўзнагароду — ордэн Працоўнага Чырвонага Сцяга — авіяканструктару прынесла праца над праектам далёкага бамбавіка ДБ-2 (АНТ-37). Было выпушчана ўсяго чатыры такія машыны, і на ўзбраенне яны не прымаліся. Але самы першы самалёт з чатырох у 1938 годзе быў пераабсталяваны спецыяльна для рэкорднага беспасадачнага пералёту першага жаночага экіпажа ў складзе Валянціны Грызадубавай, Марыны Расковай і Паліны Асіпенкі. Пераабсталяваная машына атрымала назву «Радзіма», і 24 верасня тройка жанчын-пілотаў адправілася на ёй у палёт па маршруце Масква — Далёкі Усход, устанавіўшы жаночы сусветны рэкорд далёкасці палёту.

Да таго часу, як жаночы экіпаж, члены якога сталі першымі жанчынамі — Героямі Савецкага Саюза, яшчэ толькі рыхтаваўся да рэкорду, Павел Сухой ужо стаў пераможцам незвычайнага конкурсу. Тэма яго была сфармулявана як «Іва́наў». Што ж хавалася пад такой дзіўнай назвай? Паводле легенды, Іосіф Сталін нібыта запатрабаваў распрацаваць і прыняць на ўзбраенне самалёт, які можна было б выпускаць незвычайна масавай серыяй, і зрабіць столькі экзэмпляраў, колькі жыло ў краіне людзей з прозвішчам Іваноў. А змена націску ў прозвішчы, маўляў, адбылася таму, што тэлеграфны псеўданім Сталіна быў менавіта такім — «Іванаў» з націскам на першым «а». Зрэшты, дакладных звестак аб тым, чаму конкурс быў названы менавіта так, да гэтага часу няма. А вось што вядома дакладна, дык гэта наступнае: задачай конкурсу была распрацоўка і пабудова самалёта, які мог бы выконваць функцыі франтавога разведчыка і лёгкага бамбардзіроўшчыка.

ПЕРШАПАЧАТКОВА ў конкурсе ўдзельнічалі праекты шасці авіяканструктараў, а пасля першага тура іх засталося ўсяго тры. У фіналісты выйшлі «Іванавы» канструкцыі Паўла Сухога, Мікалая Палікарпава і Іосіфа Немана. Прычым кожны вёў праект пэўнага тыпу, прызначаны па выніках папярэдняга адбору. КБ Сухога займалася праектаваннем суцэльнаметалічнага самалёта, Палікарпава — драўляна-металічнага, а Немана — цалкам драўлянага.

У выніку перамогу атрымаў самалёт КБ Сухога: менавіта ён у найбольшай ступені адпавядаў свайму рабочаму шыфру «СЗ» — «Сталінскае заданне». Ён меў вельмі добрыя характарыстыкі (якасць, якой катэгарычна не хапала існуючым на той момант айчынным лёгкім бамбардзіроўшчыкам, быў просты і паслухмяны ў кіраванні, валодаў дастатковай хуткасцю і быў выдатна ўзброены — шэсць кулямётаў і 400 кг бомбавай нагрузкі). У 1939 годзе самалёт Сухога быў прыняты на ўзбраенне спачатку пад маркай ББ-1, гэта значыць блізкі бамбардзіроўшчык, а праз год у дакументах з'явілася першае згадванне маркі «Су»: самалёт, які пайшоў у серыю, перайменавалі ў Су-2. З гэтага дня і стартаваў новы этап у жыцці Паўла Сухога — ён пачаў выпускаць у палёт крылатыя машыны з уласным імем.

Су-2 было наканавана не вельмі доўгае, па мерках яго «спадчыннікаў», але вельмі яркае і запамінальнае лётнае «жыццё». За пяць гадоў эксплуатацыі, з 1939 па 1944 год, лёгкія бамбардзіроўшчыкі Сухога паспелі пакінуць аб сабе добрую памяць у савецкіх лётчыкаў і нядобрую — у гітлераўскіх акупантаў. Бо менавіта Су-2 аднымі з першых прынялі на сябе ўдар 22 чэрвеня 1941 года: першыя партыі гэтых машын накіроўваліся найперш за ўсё ў заходнія і паўднёва-заходнія ваенныя акругі. І ўжо ў першыя гадзіны вайны «сушкі» ўступілі ў бой, істотна затрымаўшы прасоўванне праціўніка. Да чэрвеня 1941-га сотні самалётаў Су-2 паступілі на ўзбраенне Чырвонай Арміі.

Расказвае Герой Савецкага Саюза маршал авіяцыі Іван Іванавіч Пстыга: «Мне дaручылі весці новую шасцёрку Су-2. Адбамбілі, павярнулі да свайго аэрадрома, і тут нас сустрэлі «Месершміты». Штурман Дзямешкін збіў аднаго. Астатнія люта накінуліся на нас. І пачалі неміласэрна «барабаніць» па нашым Су. Самалёт гарыць, але ляціць. «Месеры» страляюць, самалёт моцна пабіты, весці падпаленую машыну цяжка, але ляцім...» Усё гэта сведчыла аб выдатных характарыстыках машыны КБ Сухога.

Су-2 — першая крылатая машына П. Сухога з яго ўласным імем.

І яшчэ два факты з баявой «біяграфіі» Су-2. Менавіта на гэтым самалёце лятала Кацярына Зелянко — лётчыца, якая толькі ў 1990 годзе атрымала званне Героя Савецкага Саюза. Найвышэйшая ўзнагарода была прысвоена ёй за паветраны таран, які каштаваў гераіні жыцця. А ў баявой біяграфіі тройчы Героя Савецкага Саюза Аляксандра Пакрышкіна Су-2 ледзь не адыграў трагічную ролю. Першы ж збіты будучым лётчыкам-асам самалёт у першы ж дзень вайны аказаўся... сваім жа бамбардзіроўшчыкам Су-2, які Пакрышкін памылкова прыняў за варожы. Пілот застаўся жывы, а вось яго штурман загінуў. Для самога Пакрышкіна гэтая сумная перамога магла скончыцца трыбуналам, але ў мітусні першых дзён вайны і праз недахоп пілотаў усё абышлося суровай вымовай.

САПРАЎДНЫ росквіт канструктарскай творчасці Паўла Сухога прыпаў на пасляваенныя гады, на эру рэактыўнай авіяцыі. У адрозненне ад свайго аднакашніка і настаўніка Тупалева, калег Ільюшына і Якаўлева, Мікаяна і Гурэвіча, ён не праславіў уласнае імя ў час Вялікай Айчыннай, але з гакам дабраў сваё, калі краіна пачала будаваць цалкам новую баявую авіяцыю. І вось тут ужо Сухому належыць немалая частка сапраўдных прарываў у будучыню.

Трэба сказаць, што яшчэ ў 1937 годзе малады таленавіты канструктар Архіп Міхайлавіч Люлька прапаноўвае праект першага айчыннага турбаактыўнага рухавіка. Па яго разліках, такі рухавік мог разагнаць самалёт да 900 км/г. Але толькі праз некалькі гадоў, у 1946-м, з'яўляецца першы рэактыўны знішчальнік Су-9. Сухой увёў у яго шмат навінак: стабілізатар са зменным вуглом устаноўкі і кіруемы спецыяльным электрамеханізмам, стартавыя парахавыя паскаральнікі, катапульціруемае сядзенне лётчыка, тармазны парашут, бустар (гідраўзмацняльнік руля). Лётна-тэхнічныя характарыстыкі для такога цяжкага знішчальніка былі проста неверагоднымі: хуткасць — да 900 км/г, працягласць палёту — 1 гадзіна 44 хвіліны, далёкасць — 1100 км, «столь» — 12 750 м. Сціплы ад прыроды, Сухой гаварыў: «Добра працуе не той, хто добра гаворыць, а той, хто добра працуе!».

У 1953 годзе Сухому трэба было зноў узначаліць КБ. Але, вядома, пачынаць даводзілася з нуля. Якраз занімалася «халодная вайна». Адстаць у спаборніцтве з ЗША мы не мелі права, тым больш што да таго часу ў амерыканцаў выйшлі на лётныя выпрабаванні знішчальнікі F-100, F-101, F-102. Пачалася распрацоўка новага самалёта на аснове Су-17. «Шукайце простыя, вытанчаныя рашэнні», — даваў наказ Павел Восіпавіч сваім супрацоўнікам у іх нялёгкай працы. І летам 1954-га асноўныя рабочыя чарцяжы будучага знішчальніка былі перададзены ў вытворчасць. Падчас выпрабавання самалёта, які атрымаў пасля індэкс Су-7, адбыўся кур'ёзны выпадак, што ўвайшоў у гісторыю авіяцыі. Лётчык-выпрабавальнік В. Махалін упершыню ў свеце пасадзіў самалёт з заглушанымі рухавікамі. Адбылося гэта пры выпрабаванні «штопару», якое не ўдалося. За свой учынак Махалін атрымаў прэмію.

І вось вясной 1956-га самалёт канструктарскага бюро Сухога, якім кіраваў Махалін, пераадолеў хуткасць, якая перавышала дзве хуткасці гуку. Для КБ гэта было свята. Махаліна з таго часу сталі называць «Махам» у гонар адзінкі вымярэння хуткасці ў авіяцыі, а Павел Восіпавіч Сухой стаў генеральным канструктарам авіятэхнікі.

У жніўні 1914 года пачалася Вялікая Еўрапейская вайна, у якой на ўвесь голас заявіў пра сябе новы род войск — ваенная авіяцыя. Паветраны флот Расіі па колькасці баявых самалётаў перад пачаткам вайны быў шматлікім. Ён налічваў 250 самалётаў.

У гэты ж час уздоўж межаў нашай краіны сталі з'яўляцца амерыканскія самалёты-шпіёны. Таму КБ Сухога распрацоўвае новыя мадэлі самалётаў-перахопнікаў, якія маглі б вельмі высока лятаць. Такія самалёты былі распрацаваны і мелі (як і ўсе апараты Сухога) шэраг новаўвядзенняў, напрыклад трохкутную форму крыла, радыёлакацыйныя прыцэлы, а галоўнае — бакавыя паветразаборнікі, якія былі ўжыты ўпершыню ў практыцы айчыннага самалётабудавання.

ТАКІМ чынам, Паўла Восіпавіча Сухога можна па праве назваць найвялікшым канструктарам XX стагоддзя. Ён — аўтар больш за 50 арыгінальных канструкцый самалётаў, з якіх 30 пабудаваны і выпрабаваны. Яго канструктарскаму бюро належаць чатыры сусветныя рэкорды: вышыні (1959, 1962) і хуткасці палёту па замкнёным маршруце (1960, 1962). Яму асабіста — велізарная колькасць новых вынаходак і новаўвядзенняў у авіяцыі. Іх пералік заняў бы не адну старонку. Так, ён не любіў шмат размаўляць, быў «сухім» і некамунікабельным, цаніў свой час, быў незвычайна сціплым (даходзіла да таго, што яго 70-годдзе адзначалі пад маркай... 25-годдзя авіяцыйнага завода). Але пры ўсёй сваёй знешняй замкнёнасці генеральны канструктар быў надзвычай душэўным і добразычлівым чалавекам, ён меў зносіны з рабочымі як з роўнымі. Павел Восіпавіч цярпець не мог павярхоўнага стаўлення да тэхнікі. Яго інтэлект, яго асоба выклікалі вялікую павагу і нават нейкую асаблівую пашану.

Так, у «біяграфіі» яго самалётаў не было бітваў у небе Карэі і В'етнама, як у МіГаў. Але менавіта яго Су-9 — першы ў свеце знішчальнік-перахопнік у складзе адзінага комплексу перахопу (самалёт плюс ракеты плюс радыёлакацыйная станцыя), а яго «нашчадкі» Су-11 і Су-15 добрыя тры дзясяткі гадоў захоўвалі спакой савецкага неба: знішчальнікі-перахопнікі Сухога доўгі час былі асновай супрацьпаветранай абароны СССР.

Яркі след у пасляваеннай гісторыі савецкай баявой авіяцыі пакінулі і знішчальнікі-бамбардзіроўшчыкі Сухога. Уласна, Су-7Б, прыняты на ўзбраенне ў 1960 годзе, стаў першым савецкім рэактыўным самалётам такога класа. Прычым закладзены ў гэты самалёт мадэрнізацыйны патэнцыял быў настолькі вялікім, што яго хапіла амаль на сорак гадоў! Бо першы ў СССР самалёт са зменнай геаметрыяй крыла Су-17, прыняты на ўзбраенне ў 1969 годзе, быў нічым іншым, як развіццём гэтай легендарнай машыны.

Такім жа «доўгажыхаром» апынуўся і франтавы бамбардзіроўшчык Су-24, прыняты на ўзбраенне ў 1975 годзе. Было выпушчана амаль паўтары тысячы самалётаў гэтай мадэлі, прычым апошнія паступілі ў баявыя часці ўсяго шэсць гадоў таму. Гэта значыць на службе ў савецкай, а потым і расійскай, і іншых армій краін СНД Су-24 прастаяў ужо як мінімум 40 гадоў!

І вядома, кажучы аб пасляваенных самалётах Сухога, да якіх генеральны канструктар АКБ меў непасрэднае дачыненне, нельга не згадаць легендарны штурмавік Су-25 «Грак». Работы над ім былі пачаты па асабістым пачыне некалькіх вядучых супрацоўнікаў КБ Сухога: армія ў той час зусім не меркавала ставіць на ўзбраенне дагукавыя штурмавікі. І хоць рэакцыя вайскоўцаў на першыя эскізныя праекты была адмоўнай, Павел Восіпавіч парэкамендаваў сваім супрацоўнікам не кідаць пачатай справы. У 1972 годзе Сухой адобрыў агульную канцэпцыю будучага Су-25 і даў яго распрацоўнікам некалькі каштоўных парад.

Су-25 быў фактычна апошняй машынай Паўла Восіпавіча: 15 верасня 1975 года геніяльны канструктар памёр. І Су-25 стаў яму, мабыць, найлепшым помнікам: адзіны савецкі рэактыўны штурмавік да гэтага часу застаецца ў страі і відавочна не збіраецца ў «адстаўку» (хоць з моманту яго «прызыву» мінула ўжо больш як тры дзясяткі гадоў), пакінуўшы далёка ззаду амаль усіх сваіх «сучаснікаў»! Вайсковая эксплуатацыя Су-25 пачалася ў 1981 годзе, а афіцыйна на ўзбраенне «Грак» быў прыняты ў 1987 годзе. І з таго часу, мабыць, не было ніводнага прыкметнага ўзброенага канфлікту, у якім ён бы не прыняў удзелу. А гэта і ёсць сведчанне таго, як праяўляе сябе талент, накіраваны ў будучыню.

Такім жа помнікам гімназісту з Гомеля, які калісьці, задраўшы галаву, глядзеў на нязграбны «Фарман», сталі флагманы сусветных ВПС, як Су-27, Су-30, Су-33, Су-35 і самы сучасны перспектыўны авіякомплекс франтавой авіяцыі (ПАК ФА), які адносіцца да знішчальнікаў пятага пакалення. Бо ўсе гэтыя самалёты нясуць у сваёй назве адны і тыя ж літары, што нагадваюць пра аднаго і таго ж чалавека — Паўла Сухога, авіяканструктара, які найлепш за ўсё ўмеў глядзець у будучыню і канструяваць яе.

Анатоль СЛАНЕЎСКІ.
slaneuski@zviazda.by