**Симонов Михаил Петрович**

**Герой Российской Федерации, лауреат Ленинской и Государственных премий, генеральный конструктор "ОКБ Сухого"**

Родился 19 октября 1929 года в городе Ростове-на-Дону, в семье научных работников-географов. Отец - Симонов Петр Васильевич (1906 -1942). Мать - Симонова (Погребнова) Вера Михайловна(1905-1974). Брат - Симонов Вячеслав Петрович (1931-1947), погиб в автокатастрофе. Супруга - Симонова (Тесакова) Капитолина Федоровна (1931 г.рожд.) Дочь - Николова (Симонова) Наталия Михайловна (1953 г. рожд.), эколог. Сын - Симонов Петр Михайлович (1967 г. рожд.). Внуки: Василий, Антон, Егор, Кирилл, Михаил.

... 31 августа 1998 года указом Президента Российской Федерации № 1037 на вооружение авиации Военно-Морского Флота приняли истребитель СУ-33 корабельного и сухопутного базирования. Официальный документ как бы подытожил выпавшую на "лихую" последнюю десятилетку минувшего века полную драматизма эпопею создания самолета, предназначенного для завоевания, в случае необходимости, господства в воздухе над морями, окружающими Россию.

25 сентября 1999 года другим президентским указом Симонову присвоили звание Героя Российской Федерации. В указе том вместо привычных для подобных документов и малоговорящих широкой публике слов о многолетнем творческом пути авиаконструктора сказано о "мужестве и героизме, проявленных при создании и испытании современной авиационной техники", что непроизвольно располагает к размышлениям о рисковой жизни творца супер-оружия. А вот в положенном в таких случаях представлении к высокой награде четко говорится и о том, как созданный под руководством Симонова сверхзвуковой истребитель первым в российской истории совершил посадку на авианосец, словом, о том, как Михаил Петрович "распечатал"... палубу.

"Любой человек начинается с папы и мамы. У меня были замечательные родители..."

Михаил Симонов родился на берегах спокойного широкого Дона в 1929 году, в эпоху сталинского "головокружения от успехов", тотального раскулачивания, расказачивания и многого чего еще.

Слава Богу, его родители не тянули лямку на сельской ниве, не были отпрысками офицерских семей или священнослужителей. Кровей они были исключительно пролетарских: дедушка по отцу работал слесарем на Луганском паровозостроительном заводе Гартмана, дедушка со стороны матери - бывший натуральный донской казак - при советской власти служил истопником, а вот социальные корни любящей его жены, то есть бабушки будущего гения-авиатора Клеопатры Харитоновны Погребновой растворились в героических буднях гражданской войны.

Понятно, что у папы с мамой отсутствовала насущная необходимость доказывать свое пролетарское происхождение, и они спокойно поступили в Ростовский государственный университет на географический факультет.

В теплом южном краю семья географов Симоновых (а у них в 1931 году родился еще один сын - Слава) жила до 1933 года, когда отца приняли в аспирантуру Московского государственного университета. Тогда-то они и переехали в подмосковный поселок Быково, где сняли комнату в большом бревенчатом доме на улице Вялковской. Там самой судьбой был нанесен по малолетнему Мише Симонову первый ощутимый удар: дом стоял прямо под глиссадой Быковского аэродрома километрах эдак в пяти от торца взлетно-посадочной полосы, и можно было вблизи разглядывать взлетающие и приземляющиеся самолеты.

Жила семья аспиранта МГУ хорошо, весело и сытно. А после отцовской аспирантуры Симоновы отправились в Алма-Ату, куда распределили отца.

"Рядом с вершинами Заилийского Алатау можно почувствовать высоту и пространство. Вместе с братом мы часто забирались на окрестные горы, и всегда возникало какое-то необъяснимое ощущение, не преувеличивая, реального полета..."

Симонов-старший получил должность заведующего отделом Казахского филиала Академии наук СССР и занимался экономической географией: искал месторождения полиметаллических руд, увязывал все это в перспективные планы развития промышленности Казахстана. Да и квартиру им быстро дали. Словом, все шло очень хорошо...

Алма-Ата оставила в душе подростка просто неизгладимое впечатление, сохранившееся на всю жизнь: чистота, цветники, яблоки, каких он больше нигде не видел, трехосные автобусы на улицах... И прекрасная детская библиотека, где, в частности, Михаилу впервые попали в руки журналы "Техника - молодежи", "Самолет"... Пусть это покажется наивным, однако в девятилетнем возрасте Миша Симонов твердо знал, что будет... главным конструктором!

Конечно, Михаил Петрович не может вспомнить всех своих алма-атинских друзей и педагогов, это просто невозможно, но вот свою первую учительницу Елену Елисеевну Ли, добрую и внимательную женщину, он так и не забыл. Мало того, учительница, разгадав, видимо, какие-то генетические коды, свела Михаила со своим сыном Алешей, который руководил в соседней школе... надеемся, вы уже догадались... авиамодельным кружком. Существовало в Алма-Ате и Общество юных авиастроителей (не слабо, как сейчас говорят). Все ребята, проработавшие в обществе один год, получали бронзовый, покрытый эмалью значок, который придавал определенную ответственность, внушал гордость и чувство причастности к большой, так любимой в народе авиации.

И еще. Детям прививали весьма необходимые для жизни навыки: усидчивость, настойчивость, причем наглядно - ведь изготовление любой модели требовало времени и упорства. Сегодня трудно, наверное, и представить изумление школьника Симонова, когда собранная им из бамбуковых щепочек и жердочек модель... полетела!

Другой элемент конструкторской школы - ребята сами чертили свои "проекты", у всех были готовальни и лекала, нет, не из пластика, а из сандалового дерева. Ох как здорово пахли те самые сандаловые лекала!

Мама преподавала в Казахском педагогическом институте. Миша со Славкой часто туда ходили: их просто потрясали прекрасно оборудованные физические и географические кабинеты. Много лет спустя Симонов признается, что нигде больше он не видел таких кабинетов...

И еще братья любили ходить в горы, окружающие город. Бескрайнее небо, высоченные ели, прозрачные горные речки одним своим неповторимым видом сыграли важную роль в становлении нравственных начал подростка и приучили, как и любого другого человека, к образному мышлению. Однако Симонову являлся один лишь образ: он думал о том, как здорово тут парил бы планер! Такой вот чудесной, далекой от всяких политических и житейских невзгод оказалась та уже очень далекая довоенная пора детства.

У большинства людей жизнь делится на "до" и "после" каких-то рубежных дат, временных отрезков, периодов, скажем, школы, училища, института, колхоза или завода, НИИ или конструкторского бюро, "свадьбы-женитьбы" или развода, наконец, мира и войны. У поколения Симонова последнее - "мир-война-мир" - оказалось определяющим, оставившим незаживающие по сию пору раны. Речь, конечно, идет о Великой Отечественной войне. Это время можно называть как угодно - ключевым, переломным...

"Война наложила серьезный отпечаток на всю нашу жизнь. Из Москвы приехал в эвакуацию отцовский учитель - профессор МГУ, и отец "уступил" ему свою "бронированную" должность. По-другому поступить он просто бы не мог. В звании лейтенанта отец отправился на фронт. В армию ушли шестеро наших родственников-мужчин. Никто из них с фронта не вернулся!.."

Контрнаступление советских войск под Сталинградом началось 19 ноября 1942 года. Главный удар наносили навстречу друг другу войска Юго-Западного и Сталинградского фронтов и 23 ноября они соединились в районе Калача, окружив гигантскую группировку гитлеровцев. 66-я армия генерала А.С.Жадова, преобразованная несколько месяцев спустя в 5-ю гвардейскую, где и служил лейтенант Петр Симонов, входила в состав Донского фронта и располагалась севернее города по правому берегу Волги. 24 ноября армия соединилась с войсками 62-й армии Чуйкова.

Немцы, конечно, пытались деблокировать кольцо окружения и, в частности, на северном направлении. В конце месяца в ходе очередной такой безуспешной попытки возле районного центра Дубовки вражеские мины "накрыли" артпозиции одной из частей 66-й армии, и лейтенант Симонов погиб. Его схоронили (могила - в целости и сохранности) в селе Екатериновке, а в Алма-Ату вместе с "похоронкой" однополчане отослали офицерскую сумку и пилотку, которую Миша Симонов всю войну и проносил.

(Много-много лет спустя, когда Симонову довелось руководить летными испытаниями фронтовых бомбардировщиков Т-6, в серии названных СУ-24, он стал часто летать в город Ахтубинск, что в нижнем течении Волги, где расположился Государственный Краснознаменный научно-испытательный институт ВВС. Когда самолет начинал снижение севернее Волгограда, лайнер неизменно проходил над... могилой Симонова-старшего).

Однако вернемся в Алма-Ату. Сорок второй год оказался для осиротевших Симоновых, как и для миллионов их сверстников, очень тяжелым. Нужда заставляла заботиться о пропитании - мамина зарплата составляла 800 рублей, а буханка хлеба стоила на рынке 200, приходилось регулярно бегать на товарную станцию и разгружать вагоны с местным топливом - саксаулом: за каждую смену давали 100 килограммов саксаула, которые предстояло везти на санках через весь город...В сотне километров от Алма-Аты Симоновым "отвели" огород, где братья в конце концов научились возделывать кукурузу, фасоль, тыкву. Помогали семье чем могли и сотрудники Академии наук... Но тут слегла мама... Симоновы поняли, что нужно возвращаться к родным: закончилась война и они отправились в Каменск-Шахтинский, что в Ростовской области, где жили мамины родители. Там Михаил и окончил среднюю школу.

С выбором пути у него проблем не было: Симонов стремился в авиацию. Что в Алма-Ате, что здесь, в Каменске, братья часами пропадали на так называемых "авиационных кладбищах", где можно было запросто "изучать" конструкцию самолетов и моторов. Но семью вновь настигли беды: погиб в автокатастрофе младший брат, умер дедушка, следом - бабушка... Так что мечта о Московском авиационном институте отпала сама собой - Миша не мог оставить больную маму. По справочнику нашел Новочеркасский политехнический институт, все-таки близко от дома, и поступил на механический факультет со специализацией... проектирование и эксплуатация автомобилей.

Студенты жили тогда впроголодь. Симонову потому и запомнилась подвода с перловой кашей, которая ежедневно приезжала в институт (кто подкармливал ребят - выяснить так и не удалось). Учеба давалась Михаилу легко: к третьему курсу он уже был Сталинским стипендиатом. Ну а молодость побеждала все житейские невзгоды: Симонов стал активно заниматься велосипедным спортом - шоссейными гонками, даже попал в студенческую сборную Российской Федерации. Спорт не только закалил его физически, но и преподал еще один урок, пригодившийся позднее в большой авиации: побеждает тот, кто борется до конца!

Казалось бы, все шло гладко, словно по накатанной дороге. Но...Не сразу и не вдруг, но Симонов понял, что и жизнь его, и вожделенная авиация все больше становятся похожими на параллельные линии, которые никогда не пересекутся...И он, как, впрочем, много раз впоследствии, принял нестандартное решение.

Поначалу послал свои документы в Московский авиационный институт, но получил, мягко выражаясь, не очень деликатный отказ. Пришлось срочно искать варианты и выбор пал на Казанский авиационный. Так и стала Казань своего рода стартовой площадкой для будущего генерального конструктора Симонова.

Трудно сказать, чего уж там сумел разглядеть в юноше из Новочеркасска ректор института Юрий Кириллович Застелла. Видимо, учел множество обстоятельств: и погибшего под Сталинградом отца, и отличную успеваемость просителя, и великолепные спортивные достижения, и внешнюю привлекательность, и внутреннюю целеустремленность... Словом, Симонова зачислили на четвертый курс самолетостроительного факультета, дали повышенную стипендию и, что самое удивительное, сыскали место в забитом до отказа общежитии.

Окна общежития выходили на авиазавод № 22 (там тогда строили бомбардировщики ТУ-16) и на авиамоторный завод № 16. В Казани выпускали и вертолеты, был там и филиал туполевского ОКБ, и оптико-механическое предприятие, да и много чего еще, что составляло предмет гордости отечественного военно-промышленного комплекса. Вот в какой среде обитания оказался, наконец-то, Симонов. Пожалуй, именно там он в полной мере ощутил и осознал, что такое создание современного летательного аппарата.

Одно из первых в стране студенческих конструкторских бюро (СКБ) организовали именно в Казанском авиационном институте. В 1953 году там при кафедре конструкции и проектирования создали поначалу планерный кружок, а потом, в 1956 году, преобразовали его в СКБ. Основным организатором и разработчиком стал недавний выпускник КАИ Михаил Симонов, который не только проектировал, но еще и умудрялся... летать и на спортивных самолетах, и практически на всех планерах, которыми располагал Советский Союз.

В конце шестидесятых жизнь преподнесла Симонову очередное нелегкое испытание, хотя он уже был главным конструктором первого в стране ОКБ спортивной авиации, образованном на базе студенческого КБ и посягнушем на незыблемую твердыню яковлевской монополии. Дело в том, что Михаил Петрович развелся с первой женой. Что, как и почему - это не наш вопрос, а вот в местных партийных органах, как и подобало, считали иначе: вот и оказался Симонов, имея в кармане строгое партийное взыскание "за моральное разложение", в приемной министра авиационной промышленности Петра Васильевича Дементьева...

"Важную роль в моей судьбе сыграл министр Дементьев. Когда-то он усмотрел во мне какие-то минимальные способности, что позволило ему считать меня подающим надежды специалистом. В июне 1969 года он перевел меня из Казани в Москву и назначил поначалу заместителем главного конструктора в Долгопрудненское КБ автоматики, а через девять месяцев направил меня на "выучку" к гениальному провидцу авиации Роберту Людовиговичу Бартини, а через некоторое время назначил на должность заместителя главного конструктора в ОКБ Павла Осиповича Сухого с задачей завершить доводку фронтового бомбардировщика СУ-24. Кстати, в тот же день, когда я был у министра, он "нашел" еще одного будущего генерального конструктора - Сергея Викторовича Михеева. Когда Михеев был еще ведущим конструктором, Дементьев дал задание начальнику управления кадров обратить на него внимание и добавил: "Этот парень очень талантлив, поэтому после Н.И.Камова он и будет генеральным конструктором". Так оно и случилось..."

В начале 1970 года на летно-испытательной и доводочной базе ОКБ Сухого на подмосковном аэродроме "Раменское" близ города Жуковского появился только что принятый в ОКБ некто Симонов, назначенный к тому же заместителем главного конструктора "шестерок", будущих СУ-24, да и ответственным за летные испытания.

Встретили "варяга" на летной станции настороженно. К тому же разнесся слух, будто он женат на дочери... Брежнева, ни много, ни мало, так что каждый шаг новобранца отслеживался весьма придирчиво. Однако бригада "шестерочников" весьма скоро убедилась, что Симонов, действительно, зять, да вовсе не Брежнева, а главное - отлично разбирается в авиации вообще и в опытном самолетостроении в частности, умеет ориентироваться в обстановке и принимать грамотные решения. Потому довольно быстро его признали за "своего" и стали именовать просто "МП"...

В августе 1972 года эпицентр испытаний "шестерок" переместился в Ахтубинск, в НИИ ВВС, то есть к заказчикам. "МП" назначили техническим руководителем летных испытаний. Очевидцы вспоминают, что даже бывалых специалистов удивляли его выносливость и целеустремленность. С утра до позднего вечера мотался Симонов между ангаром и стоянкой, стартом и группой анализа, командно-диспетчерским пунктом и штабом института. Порой ему приходилось и "пробивать" полеты, когда ни одна другая "фирма" на подобное не отваживалась - речь идет о так называемых полетах в "сложняке" - самой плохой метеообстановке.

В испытаниях "шестерок" суховцы использовали 18 машин. Девятнадцатый самолет - эталон - даже был прозван "кандидатом в президенты".

Сказать, что испытания фронтового бомбардировщика Т-6 с крылом изменяемой стреловидности шли гладко, значит ничего не сказать. 29 августа 1973 года на Т-6 разбился ведущий по этой теме летчик-испытатель института полковник Сталь Лаврентьев. Вот тогда-то в пышной шевелюре Симонова четко обозначилась первая седая прядь...Тем не менее в августе 1974 года государственные испытания Т-6 (СУ-24) завершились, в конце того же года первые бомбардировщики поступили в строевые части, а в апреле 1975 года СУ-24 приняли на вооружение. Еще через год большую группу создателей СУ-24, в их числе и М.П.Симонова, удостоили Ленинской премии.

Судьба "шестерок" оказалась удачной: к концу 1998 года у российской фронтовой авиации числились "на балансе" 445 машин типа СУ-24 (имеются в виду разные модификации), да сотню этих сверхзвуковых бомбардировщиков имел Военно-Морской Флот.

"Нестандартность подхода к проектированию СУ-27, к его компоновке породила совершенно новое конструкторское и инженерное мышление. Такой подход к вечным проблемам авиации - весу, дальности, скорости, маневренности - позволял создать истребитель - предвестник самолетов будущего... Павел Осипович задумывал самолет, превосходящий по боевой эффективности любой другой истребитель, то есть самолет завоевания господства в воздухе. И чтобы решить эту задачу, нам потребовалось всего лишь... полностью перепроектировать самолет, к тому же уже запущенный в серию на заводе в Комсомольске-на-Амуре. Требовалось получить разрешение Министерства авиационной промышленности. Я, как главный конструктор темы, пошел к заместителю министра Ивану Степановичу Силаеву. Он выслушал наш доклад, только спросил: что, нет другого пути? Я ответил: "Конечно, есть - можно серийно строить сотни и тысячи посредственных истребителей, и, если не будет боевых действий, об их посредственности никто так и не узнает. Но мы же работаем на тот черный день, когда наше оружие должно быть на самом высоком уровне. Поэтому другого пути нет!.." Силаев поддержал нас... От старого самолета остались только размер колеса основной стойки шасси, да катапультное кресло К-36..."

П.О.Сухой шел на огромный риск, приступая в начале семидесятых к разработке самолета совершенно необычной схемы. Этот урок, как показали дальнейшие события вокруг Т-10 (СУ-27), Михаил Петрович усвоил крепко. За пять примерно лет конструкторы исследовали 20 аэродинамических компоновок, так что в ОКБ будущий СУ-27 даже называли "самолетом с изменяемой компоновкой". Один их ученых-аэродинамиков, подчеркивая непривычную для советской истребительной авиации схему, как-то сказал: "Больше, чем самолет СУ-27, мы в ЦАГИ "дули" только ТУ-144..."

К началу 1975 года главного конструктора темы Т-10 Наума Семеновича Чернякова свалила болезнь. П.О.Сухой незадолго до своей смерти назначил главным Михаила Петровича Симонова.

20 мая 1977 года шеф-пилот ОКБ Владимир Ильюшин совершил в Жуковском первый полет на первом прототипе СУ-27. Казалось бы, дальше все должно идти заведенным порядком до принятия нового самолета на вооружение. Но...

Трудно себе представить, какую "кашу заварил" Симонов своим предложением... остановить все работы по старому проекту и взяться за новый. Оборонный отдел ЦК КПСС, Военно-промышленная комиссия Совета министров СССР, отраслевой министр В.А.Казаков, серийный завод в Комсомольске с подготовленным к серии производством... Силы административно-командной "сборной" были явно превосходящими... Видимо, не случайно Симонов называет иногда процесс создания самолета "поднятием тяжестей": ОКБ Сухого сумело убедить "тяжеловесов" в своей правоте.

Тут, видно, будет уместным напомнить давнюю притчу. Когда первые сверхзвуковые суховские истребители и перехватчики начали появляться в строевых частях, наземные острословы тут же сочинили афоризм: "Конструктор Сухой, машина сырая, а летчик вылезает из кабины мокрый!"

Симонов об этом прекрасно знал. Он, как показало время, четко усвоил и этот, преподанный ему Павлом Осиповичем Сухим, главными конструкторами Евгением Сергеевичем Фельснером и Николаем Григорьевичем Зыриным урок - наставление: "Лицо фирмы определяет строевая часть!" Вот почему "ОКБ Сухого" уделяло и уделяет столь пристальное внимание своим крылатым "детям" на протяжении всей их жизни.

Возвращаясь к хронологии развития СУ-27 и целого "семейства", рожденного этой уникальной машиной, напомним, что Владимир Ильюшин поднял прототип "настоящего" СУ-27 20 апреля 1981 года. А вот Симонова в "ОКБ Сухого" уже не оказалось: чтобы разрядить конфликтную ситуацию, возникшую у Симонова с тогдашним генеральным конструктором суховской фирмы Е.А.Ивановым, Михаила Петровича на целых четыре года перевели в Министерство авиационной промышленности на высокую должность - заместителя министра по науке и новой технике. Только в январе 1983 года министр И.С.Силаев представил суховцам нового генерального конструктора - М.П.Симонова.

Работа в чиновном кабинете - не для Симонова, это ясно, как Божий день. Ведь не успел он вернуться в ставшие, без преувеличения, родными стены, как предложил применить на самолете типа СУ-27 так называемое переднее горизонтальное оперение (ПГО) и на базе серийной построить экспериментальную машину (ПГО - это маленькие крылышки в передней части фюзеляжа). На заводе ее обозначили Т-10-24 и получили... фантастические характеристики по устойчивости и управляемости. Так появился первый в мире высокоманевренный реактивный "триплан"...

Вскоре последовала серия мировых авиационных рекордов. Первые рекорды на СУ-27, вроде бы из соображений секретности названном в официальных документах П-42, хотя на самом деле Симонов просто помянул этим дату гибели отца, ставил в 1986 году Виктор Пугачев. Истребитель уже несколько лет как находился "в строю", но тут в ОКБ порешили: нужно "поставить на место" американский Ф-15 "Игл" (между прочим, создание сложного истребителя для завоевания превосходства, каким и должен был стать будущий СУ-27, во многом стимулировалось американскими работами над Ф-15, да и поднятой глобальной пропагандистской шумихой вокруг того самолета)...

В начале июня 1989 года на авиасалон в парижском пригороде Ле-Бурже прибыли два СУ-27, пилотируемые Виктором Пугачевым и Евгением Фроловым.

"Это был для нас главный и решающий момент. Мы впервые очутились на мировой авиасцене. И если бы наш показ был таким же, как, скажем, американских Ф-15А или французских "миражей", нам бы сказали: "Наконец Советский Союз дотянулся до мирового класса"... Поэтому мы решили показать такие элементы высшего пилотажа, которые дали бы понять, сколь совершенна аэродинамика СУ-27, как высок уровень нашего ОКБ и ученых ЦАГИ, сколь высок уровень серийной техники - ведь одну "сушку" мы взяли прямо из авиаполка..."

В "ОКБ Сухого" заготовили сюрприз - новую фигуру высшего пилотажа "кобру Пугачева". Ни один самолет в мире эту фигуру выполнить не мог. Американский Ф-18, например, способен на угол атаки не более 35 градусов, а СУ-27 двигался с углом атаки 120 градусов, практически вперед двигателями!

Это произвело впечатление разорвавшейся бомбы. Никто не мог толком понять, как вообще такое возможно: самолет при динамическом торможении вдруг "замирал" на мгновения и потом... летел, а не сваливался в штопор. Особенно бурно реагировали заклятые конкуренты - американцы...

"К концу семидесятых в нашей стране сложилось некое неформальное единение сторонников авианосной программы. Тут были энтузиасты из авиационной промышленности, из судостроительной отрасли, да из всей "девятки" - составных частей отечественного военно-промышленного комплекса, вдохновляемые главнокомандующим ВМФ С.Г.Горшковым и куратором всей оборонной промышленности Д.Ф.Устиновым. Примкнуло к "славным китам" и "ОКБ Сухого". Действительно, была идея, были соответствующие решения "директивных органов", была программа определенных и весьма интересных действий, даже с учетом того, что действия эти, хоть и любопытные, но, по мнению оппонентов, имели сомнительный характер. Потому мы и определили свои занятия как "затею", то есть затею создать авианосец... Мы категорически не соглашались с попытками поставить крест на авианосной теме. В нашем ОКБ вовсю шла программа корабельного СУ-27К, а в ОКБ "МИГ" - палубного МИГ-29К, а тут - отнимают любимых детищ... Мы призадумались и пришли к определенным выводам: для чего нужна катапульта, что если попробовать "прыгающий с трамплина" самолет?.."

Вот мы и добрались наконец до истории о том, как Михаил Петрович Симонов "распечатал"... палубу. История эта настолько богата всевозможными коллизиями, что до них не додумался бы и такой признанный мастер детектива, как Том Клэнси.

В 1977 году высшее руководство страны приняло решение оснастить катапультами пятый заложенный в Николаеве корабль серии "Киев" и обеспечить взлет с него истребителей СУ-27 и штурмовиков СУ-25. Невское проектно-конструкторское бюро в Ленинграде под руководством главного конструктора В.Ф. Аникеева приступило к проектированию нового авианесущего крейсера "проекта 1143.5" с катапультным стартом.

Тут посыпались неприятности. Оказалось, что наша промышленность не может сделать катапульту, а точнее, расточить четыре "двухствольных ружья" длиной...90 метров с "калибром" каждого ствола в полметра. Сие означало, что тема "авианосца" оказалась под вопросом. На круг выходило, что Советский Союз не в состоянии создать "полнокровный" авианосец из-за этой треклятой катапульты. На верхах решили: все работы по авианосцу прекратить. Произошло это в 1980 году...

Скептики убеждали Симонова и его коллег: океан - это такое место, где "имеют место быть" всевозможные порывы ветра, способные опрокинуть любой взлетающий истребитель. Однако Симонов, как говорится, "уперся" (вообще-то, это свойственно его характеру). "Наш истребитель, - рассуждал он, - обладает хорошей устойчивостью, у него большая масса, следовательно, он будет двигаться по полубаллистической траектории, разгоняясь за счет тяги двигателей..."

С Симоновым трудно спорить. Действительно, если корабелы не смогли создать подходящую паровую катапульту, для них это стало определенным уязвлением, то для авиаторов данное обстоятельство оказалось лишь "мелкой деталью", подробностью, которая лишь улучшала вкус к жизни... Слава Богу, что директором Черноморского судостроительного завода в Николаеве, где был заложен авианосец, имя которого менялось, как перчатки (сначала - "Рига", потом - "Леонид Брежнев", затем - "Тбилиси", наконец, "Адмирал флота Кузнецов") был удивительный человек Макаров. Когда директор прослышал, что суховцы предложили трамплин, он сделал вид, что так всегда и было, что он знал, чем дело кончиться!

Тем временем на авиационной базе вблизи крымского города Саки сооружался наземный испытательно-тренировочный комплекс, который в обиходе, а потом и во всех официальных документах стал именоваться "Ниткой". Там николаевцы и возвели трамплин - первый вариант корабельного, установили аэрофинишеры, все как на будущем корабле...

И вот 1 сентября 1983 года летчик-испытатель "ОКБ Сухого" Виктор Пугачев сходил "в первый класс" - на опытном СУ-27 приземлился с зацеплением троса аэрофинишера. Год спустя Николай Садовников, тоже из "ОКБ Сухого" и тоже на СУ-27, взлетел с нового трамплина, уже точно повторяющего форму носовой части авианосца. В Крыму испытывали и оптико-лазерную систему посадки "Луна-3", и радиотехническую систему ближней навигации и посадки "Резистор" (уяснить, что означает посадка в общем-то "сухопутного" самолета на палубу, можно практически и вполне обыденным способом - попробуйте с десятого этажа попасть камушком в плавающий в лужице под домом спичечный коробок!).

"Естественно, перечислить всех участников создания трамплина невозможно -это сотни предприятий, институтов. Крупные ученые и лаборатории искали оптимальную кривизну трамплина. Надо сказать, что тут мы утерли нос американцам - у них высота схода с палубы примерно метров одиннадцать, в случае чего летчику деться некуда - только в море и... с концами. Наши самолеты "прыгают" не горизонтально, а вверх под углом в 14 градусов, и через четыре секунды после отрыва оказываются на высоте сорок метров, успев разогнаться. Только летчику строго-настрого приказано: сиди четыре секунды и не мешай!.."

По правде сказать, были среди специалистов и те, кто не верил в "трамплинное" дело и считал такой взлет аферой. Однако большинство верило в успех, в удачу, как хотите, а без куража любое мероприятие теряет смысл.

Тем не менее Симонов признается, что уверенность - это одно, а вот когда встанешь перед наземным трамплином - дело другое. Высота сооружения - пять метров, расстояние до него - всего 90 метров. Создается впечатление, что человек стоит перед высоченным забором, через который должен перепрыгнуть боевой истребитель. Неслучайно, все участники испытаний поддерживают прыжок... руками, сжатыми в кулаки: случись что - самолет упадет за трамплином и будет море огня, а времени на катапультирование нет.

"Вроде бы все просчитали, смоделировали и, кажется, все должно пройти нормально. Но это говорил ум, а весь твой организм, воспитанный длинной авиационной жизнью, который раз говорил другое..."

Ход событий набирал темп: 17 августа 1987 года взлетел опытный СУ-27К ("К" означает "корабельный"), почти через год, 23 июля 1988 года, - главный и единственный его российский конкурент МИГ-29К. А 21 октября 1989 года авианосец (уже "Тбилиси") отвалил от достроечной набережной николаевского завода и вышел в Черное море на ходовые испытания...

Казалось бы, все шло отменно: суховцы уже набрали полтысячи взлетов с наземного трамплина и посадок на аэрофинишер, микояновцы следовали, как говорится, вплотную. И тут коллегия Министерства авиапромышленности решила: "МИГ" в полтора раза легче "СУ", следовательно, их можно разместить на борту в больших количествах и обеспечить большую эффективность. Коллегия оказалась для "ОКБ Сухого" разгромной. Симонову объяснили, что громадный СУ-27 не вписывается ни в какие рамки и подрывает основы боевого могущества корабля, поэтому палубным истребителем будет МИГ-29К...

В народе это называется "Вот тебе, бабушка, и Юрьев день!".

Михаил Петрович сильно расстроился и... полетел в Крым, в Саки, на "Нитку". Симонов считать умеет, вот и тогда он просчитал: антисуховское решение коллегия приняла, да забыла прикрыть суховскую тему вообще. Итог напрашивался сам собой: раз забыли закрыть, так что же мешает сделать выводы и, главное, продолжить полеты?

В тот весьма непростой момент Симонов вспомнил, как, впрочем, и в иных сложных обстоятельствах, своего воспитателя и учителя Роберта Людовиговича Бартини, "красного барона", занесенного ветрами мировой революции в новую Россию, выдающегося авиаконструктора-мыслителя, отсидевшего в полюбившейся ему "новой родине" 10 лет и реабилитированного в 1956 году. Симонову, как он сам считает, просто повезло: почти год ему довелось работать с Бартини, набираться у него масштабного ума-разума.

Они вдвоем возвращались поздним вечером с заседания научно-технического совета Минавиапрома, на котором забраковали "завиральный" проект Бартини (а "красный барон" всегда заглядывал на десяток другой лет вперед, что чиновному люду понять и оценить было весьма затруднительно). Бартини посмотрел на насупившегося Симонова и сказал ему: "Представьте другой исход совещания: нас бы погладили по головке, сказали, что мы славные ребята, какой изумительный проект предложили! Мы бы сейчас ехали сытые и довольные, но совершенно не в боевом настроении. Посмотрите на себя: вы кипите, энергия из вас так и хлещет! Значит, проект мы доработаем, доведем до конца. А решение они приняли правильное - они нас активизировали..."

Вот что припомнилось Симонову в тот "провальный", как многим показалось, момент. Хотя итоги нескольких лет говорили об обратном: слаженная работа "ОКБ Сухого", Комсомольского авиазавода, николаевских судостроителей, сотен других смежников позволила выйти на весьма высокий уровень. Тогда Михаил Петрович в очередной раз принял "авантюрное" решение: активизировать корабельные работы!

В канун выхода авианосца в море состоялось заседание коллегии Минсудпрома. "У них есть палуба, есть аэрофинишеры, система посадки. Почему бы нам не сесть на эту палубу?" - примерно так рассуждал Симонов. Он рассказал корабелам, что фирма отработала посадку на аэрофинишер и готова совершить пробную посадку, чтобы всего лишь убедиться в правильности своих инженерных задумок. Он рассказал судостроителям и об испытаниях в Саках, на трамплине, на финишере, о готовности летчиков - Пугачева и Садовникова, об усилении конструкции самолета...

То есть сложилось впечатление, что Симонов и компания не претендуют на какую-либо историчность предлагаемой работы, а всего лишь просят продолжить некую экспериментальную программу.

Тут всем стало просто интересно: сможет ли самолет сесть на палубу? На том и порешили - пусть суховцы попробуют. Правда, министр судпрома предупредил директора Николаевского завода: "Готовься! Американцы при отработке таких посадок угробили десятки летчиков и самолетов!"

Итак, техническая сторона "затеи" подготовлена, но возникла масса других вопросов. Как точно определить готовность испытателя, не передержать его на привычной матушке-земле? Ведь человек - не бутылка с вином, он - непрозрачен, попробуй разобрать сколько в нем, нет, не вина, а готовности. Как долго можно испытывать терпение того же Виктора Пугачева? Ведь каждая его аэродромная посадка на финишеры - это колоссальная моральная и физическая нагрузка. Посоветоваться было не с кем: институтов по палубной авиации нет, инструкций тоже нет, а был только опыт пятисот взлетов и посадок Пугачева.

В конце концов Симонов понял, что "приперло рожать!". Ему не нравится это словосочетание, но так на самом деле и было. Вместе со старшим флотским начальником вице-адмиралом Устьянцевым и директором завода Макаровым они подписали коротенькую бумаженцию: осуществить посадку СУ-27К на палубу авианосца!..

Любопытно, что накануне в подмосковном Жуковском заседал методический совет ЛИИ по вопросу... первой посадки на палубу. Симонов на методсовет не полетел, хотя и был обязан это сделать. Последствия сказались незамедлительно: методсовет, уже проинформированный о принятом суховцами решении, свернул заседание и в полном составе отбыл... в Крым: предостеречь, привести суховцев в чувство. А может, своими глазами увидеть то, как суховцы, извините за выражение, "обделаются".

А через пару часов... Через пару часов начался научно-фантастический фильм. "Засветилась" вся аппаратура, по громкой связи одна за другой зазвучали команды, пошли доклады служб... На глиссаде "материализовался", как говорят авиаторы, истребитель СУ-27К. Пугачев пронесся над палубой со скоростью 400 километров в час, сделал круг и повторил заход, но уже на скорости 300, потом - еще один круг, с грохотом прокатился на полном газу по палубе и вновь ушел в воздух...

Если сказать, что у генерального конструктора Симонова и ведущего конструктора самолета Марбашева, да и нескольких сотен специалистов было предынфарктное состояние, значит ничего не сказать! Симонов, скорее всего, всеми клетками души своей осознал: если сейчас они испугаются, то никогда не сядут на палубу. Он обернулся к руководителю визуальной посадки и сказал: "Передай 361-му: работай!" Ну, а дальше...

1 ноября 1989 года в 16 часов 41 минуту Виктор Пугачев на истребителе СУ-27К совершил первую посадку реактивного самолета 4-го поколения на палубу первого отечественного авианосца.

Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР полковник Кондауров из ГК НИИ ВВС входил в состав государственной комиссии по приему авианосца "Тбилиси". Тот день, 1 ноября 1989 года, Владимир Николаевич тоже запомнил хорошо:

"...Мы прибыли на тяжелый авианесущий крейсер, чтобы оценить готовность авиационных средств к обеспечению посадки опытных самолетов. Стоял пасмурный осенний день с низкой облачностью. Председатель комиссии, бывший подводник вице-адмирал Устьянцев попросил нас учитывать и те проблемы, которые имелись у судостроителей на их опытовом корабле. В кают-компании начались бурные дебаты... Члены комиссии не проявляли особого желания подписывать Акт готовности, а это означало, что начало полетов отодвигалось на неопределенное время.

Неожиданно раздался грохот: низко над палубой пронесся СУ-27К. "Пугачев тренируется", заметил кто-то. Три человека переглянулись и покинули кают-компанию. Это были Симонов, директор завода Макаров и главный конструктор корабля Белов. Не прошло и получаса, как вдруг мощно и коротко взревели двигатели и ... смолкли! Все остолбенели: за иллюминаторами, на палубе стоял, слегка покачиваясь, истребитель! Через несколько секунд удивительной тишины буря восторга охватила весь корабль...

Главным "виновником" события я считаю М.П.Симонова. Это он взял на себя всю ответственность и дал Пугачеву команду на посадку.

И враз закончились споры. И Акт, конечно с замечаниями, был подписан немедленно..."

Вот так "ОКБ Сухого" во главе со своим генеральным конструктором Симоновым "распечатало"... палубу!

Рассказ о том осеннем дне будет неполным, если не сказать, что полтора часа спустя летчик-испытатель ОКБ "МИГ" Токтар Аубакиров "припалубил" МИГ-29К, а следом за ним Игорь Вотинцев и Александр Крутов посадили на палубу штурмовик СУ-25УТГ.

Мы не случайно столь подробно рассказали о корабельном СУ-27К, получившем после принятия на вооружение обозначение СУ-33. В этой истории, пожалуй, наиболее ярко проявились черты характера Симонова: его осторожность и расчетливость, азартность и способность рисковать, его умение принимать решения и нежелание играть вторые роли на мировой авиасцене. И, главное, стремление сражаться до конца... И все-таки, чтобы оказаться способным на подобную "круговерть", мало иметь соответствующие черты характера, нужно было уже владеть "именем" в авиационном сообществе.

Неслучайно в Зале славы Национального музея авиации и космонавтики в Вашингтоне, крупнейшем на земном шаре и наиболее посещаемом, среди таких мэтров авиационной и ракетно-космической техники, как И.И. Сикорский, Вернер фон Браун, С.В. Ильюшин, увековечено имя Михаила Петровича Симонова.

Сам конструктор полагает, что подобный знак внимания - чистой воды случайность, скорее всего они хотели отметить уровень разработок в "ОКБ Сухого", а может быть, российской авиационной промышленности в целом. Симонов считает себя лишь выглядывающей из воды вершиной айсберга, увиденной за океаном, а ведь в толще научной и промышленной кооперации, необходимой для создания любой передовой техники, - сотни институтов, конструкторских бюро, заводов. Михаил Петрович убежден, что американцы просто-напросто отметили общую работу российских авиастроителей.

"Есть такая житейская мудрость: пугаться надо вовремя! Где-то еще в середине восьмидесятых мы пришли к ужасному выводу: в ближайшие десять лет государство не сможет нас финансировать, не выделит из бюджета ни гроша на высокоточное оружие... Когда на всех нас навалился "рынок", мы убедились, что правильно испугались - государство перестало нас финансировать. Это заставило нас выходить на внешний рынок и разрабатывать для него свой специфический товар по формуле Маркса "деньги - товар - деньги". А мы, между прочим, не единственные такие в отечественном военно-промышленном комплексе, от кого государство могло бы получать деньги..."

Когда в стране стало разворачиваться кооперативное движение "имени М.С.Горбачева", генеральный конструктор Симонов отважился на совершенно неприемлемое для оборонных предприятий и потому наделавшее много шума решение - он предложил организовать на фирме...кооператив, который на общественных началах и без ущерба для основного производства занимался бы спортивными самолетами (тут потом выстроится целый ряд пилотажных, или, как еще говорят, "акробатических" самолетов: СУ-26, СУ-29, СУ-31...). В ОКБ появились внебюджетные оборотные средства, ведь суховские аэропланы десятками закупали сборные команды многих стран, и можно было кое-что вложить и в основные темы. Кооператив постепенно рос и дорос до акционерного общества "Передовые технологии Сухого", а чуть позже, уже в девяностых появятся научно-производственный концерн "Штурмовики Сухого" и несколько других акционированных "оргструктур".

Создается впечатление, что еще при советской власти Симонов шаг за шагом выводил свое предприятие из-под опеки Министерства авиационной промышленности, словно нащупывая верный курс в бурном море надвигающегося "рынка". И к тому времени когда "рухнул" Советский Союз, когда испарилось вместе с госзаказом родное министерство, "ОКБ Сухого" в сравнении с сотнями других родственных коллективов оказалось наиболее приспособленным к работе в новых экономических условиях.

Символично, что последнее десятилетие ХХ века началось для "ОКБ Сухого" 13 апреля 1991 года, с первого полета двухместного фронтового бомбардировщика СУ-27ИБ, переименованного позднее в СУ-34, а затем в СУ-32ФН. Главным конструктором машины назначили Роллана Мартиросова, а общее руководство осуществлял, разумеется, Симонов. Специалисты считают программу развития этого ударного самолета одной из приоритетных для российских ВВС.

Даже в простом перечислении "способностей" самолета или элементов новизны, воплощенных в его конструкции, неподготовленный читатель может запросто "утонуть", да ничего толком и не поймет, пусть этим займутся специализированные издания. И все же попытаемся удовлетворить естественное любопытство вещами, более или менее доступными для обыденного сознания. Напомним, что карьера Симонова в коллективе П.О.Сухого началась с Т-6 (СУ-24). Как и тридцать с лишним лет назад на "шестерке", так и на новом "ударнике неба" летчиков разместили рядышком, другими словами, "бок о бок", только вот не в простой кабине, а в броневой титановой капсуле, использованной для самолетов такого класса впервые в мире. Мало того, кабина сконструирована таким образом, что летчики могут встать в ней... в полный рост, размяться, передохнуть, а не насиживать в длительных полетах хронический радикулит, подогреть в специальном шкафчике пищу. Впервые на борту истребителя появился... санузел. Согласитесь, для 10-часового воздушного рейда на боевой машине - деталь немаловажная...

Листаем дальше летную книжку "ОКБ Сухого". 14 апреля 1992 года летчики-испытатели Иркутского авиазавода Г.Буланов и В.Максименков подняли в воздух первый серийный многофункциональный истребитель СУ-30, построенный в результате, как говорят авиаторы, глубокой модернизации учебно-боевого СУ-27УБ. Чего уж тут скрывать, но многие наивно полагали, что перед новым многофункциональным истребителем открываются радужные перспективы. Увы, российское Министерство обороны практически свернуло закупки новой авиатехники, стало быть, бюджетный ручеек иссяк окончательно. Тогда к литерам СУ-30 конструкторы добавили буквы "М" (модифицированный) и "К" (коммерческий), изучили все внутрироссийские неурядицы, принялись энергично продвигать перспективную машину на мировой рынок и для начала, можно сказать, затравки, выставили СУ-30 в конце 1993 года на аэрошоу в Объединенных Арабских Эмиратах.

Самолет произвел сильнейшее впечатление на весь мировой авиационный бомонд (поясним: на дубайское аэрошоу, как правило, приезжали со всего света крупные военачальники, банкиры и, конечно, руководители всех крупнейших производителей самолетов и вертолетов, причем приезжали с женами и дочками, себя показать и на других посмотреть, да и просто погреться после промозглой Европы или Северной Америки). Симонова буквально носили на руках и суховцы с тугими портфелями протоколов о намерениях и прочих предложений о сотрудничестве в хорошем настроении вернулись домой. Но тут их ждал удар: финансовый кризис настиг-таки и "ОКБ Сухого", дошло до того, что нечем было выплачивать зарплату. Михаилу Петровичу пришлось использовать всю силу своего творческого и рыночного интеллекта, чтобы найти в Москве 10-миллионный кредит под 11 процентов годовых - выручил суховцев Внешторгбанк - и не только выправить положение, но и развернуть эффективную маркетинговую кампанию.

Конечно, потенциальному покупателю все это было невдомек, однако летом 1994 года в Россию пожаловала высокопоставленная индийская делегация, а 30 ноября 1996 года Россия и Индия подписали полуторамиллиардный контракт на поставку ВВС Индии сорока самолетов СУ-30МКИ ("И" означает "индийский"). Мало того, в конце 2001 года в Индии начинается самостоятельное производство СУ-30МКИ по российской лицензии.

А незадолго до этого суховцы "открыли" для себя Китай: СУ-27К и СУ-30 начали поступать в "Поднебесную" республику. Минувшим летом Индонезия возобновила переговоры о закупках "тридцаток", Малайзия втягивается в переговорный процесс и еще несколько стран...

"То, что мы начали продавать боевые самолеты, - это способ обеспечения нормального уровня жизни наших конструкторов, рабочих, летчиков-испытателей и их семей. Более того, у нас - 139 предприятий-соразработчиков, плюс серийные заводы, плюс 500 предприятий-"комплектаторов", значит, мы даем работу и всем им... Это нормальный способ существования и ведения нормальной экономики. Скептики утверждали, что "ОКБ Сухого" стремится создавать боевые машины самостоятельно, что это, мол, утопия, только государство может финансировать создание боевой машины... На деле вышло несколько иначе: государство выделяет нам только 10 процентов необходимых средств, а остальное мы зарабатываем сами..."

Продолжим хронологическое перечисление тем и событий, дабы посмотреть, во что же "оборачивались" зарабатываемые деньги.

...12 апреля 1995 года с борта летающей лаборатории СУ-29КС, построенной на базе серийного спортивного самолета, катапультировался (!) парашютист-испытатель Владимир Северин. Установить катапультное кресло на акробатическом поршневом самолете - до такого тоже нужно додуматься!

...2 апреля 1996 года Евгений Фролов совершил первый полет на сверхманевренном СУ-37, двигатели которого впервые оснастили поворотными соплами.

...25 сентября 1997 года Игорь Вотинцев поднял экспериментальный С-37 "Беркут" - сверхманевренную машину с обратной стреловидностью крыла.

...29 апреля 1999 года совершил первый полет новый палубный истребитель СУ-27КУБ, который пилотировали Виктор Пугачев и Сергей Мельников.

...Начало ХХI века суховцы встретили тоже по-авиационному: 4 сентября 2001 года Игорь Вотинцев и Юрий Ващук на аэродроме "Раменское" совершили первый полет на построенном в Комсомольске-на-Амуре двухмоторном С-80 - легком пассажирском и транспортном аэроплане, столь необходимом для заполнения нынешних зияющих пустот в местных воздушных сообщениях.

Внимательный читатель, видимо, обратил уже внимание на то, что в создании самолетов с литерами "СУ" на борту участвуют неизменные спутники - партнеры. Речь идет о серийных заводах в Иркутске, Комсомольске, Новосибирске, Улан-Удэ, в подмосковных Луховицах...Выстроить устойчивую кооперацию в такой сложнейшей отрасли, как авиастроение, другими словами, испечь вкусный многослойный пирог, очень сложно, еще труднее сохранить свежесть такого пирога и научиться делать еще лучше. Надо сказать, Симонов оказался в этом смысле искусным "пекарем"...

Однако хватит техники, вернемся к личности нашего героя. У читателя, сумевшего добраться до окончания нашего повествования, может возникнуть естественный вопрос: не много ли событий, фактов, удач и невзгод для одного человека? Чего здесь больше: таланта, везения, связей, хитрости, каких-то специфических черт характера?

Видимо, хватает всего понемногу, потому как Симонов - человек не одномерный, какой-либо формулой выразить всю его жизнь просто невозможно, поскольку в ней среди приличествующих для любого нормального человека констант, много и переменных величин.

В этой связи расскажем об одной любопытной истории. В 1992 году на международном авиакосмическом салоне в Фарнборо близ Лондона состоялась, как и положено по регламенту подобных выставок, пресс-конференция российской официальной делегации. Центр длиннющего стола заняло "руководство", а по краешкам - устроились два генеральных конструктора: справа - Беляков ("МИГ"), слева - Симонов ("Сухой"). Пресс-конференция близилась к концу, все уже немного устали и поглядывали на часы, когда поднялся американский журналист и сообщил собравшимся: я, дескать, только - что из Москвы, ваш Гайдар отпустил все цены, царит страшная инфляция, в магазинах ничего нет... А у вас целых два блестящих истребительных конструкторских бюро - "МИГ" и "Сухой", вот если вы объедините их, то столько денег для вашего народа сэкономите...

Ведущий многозначительно глянул направо, потом - налево, поднял Симонова. И вот тот сказал буквально следующее: " Приятно и весьма интересно, что американская пресса интересуется жизненно важными для нас вопросами. Однако вынужден сделать одно небольшое замечание. Американцы считают, что мы сделали в свое время СУ-24, конкурируя с "Дженерал Дайнэмикс" и их бомбардировщиком Ф-111. Они также убеждены в том, что штурмовик СУ-25 мы построили в противовес вашему А-10. А в случае с СУ-27 тут и вообще деваться некуда - конкурировали с вашим Ф-15 "Игл"... Все это - чепуха! Названные самолеты созданы в "ОКБ Сухого" с одной единственной целью - победить в конкуренции... генерального конструктора Белякова!.."

Сказать, что забитый до отказа зал, как говорится, лег - значит ничего не сказать!

Эпизод этот мы напомнили с той целью, чтобы подчеркнуть такие грани характера героя нашего рассказа, как способность к искусной дипломатии, врожденный его артистизм, да и неугасающее чувство юмора.

А в целом свои отношения с другими генеральными конструкторами он всегда старался строить на деловой, дружеской основе, на понимании значимости их общего дела, не исключающего, конечно, и соперничества. Касательно же своих коллег, подчиненных ему по административной линии, откровенно признается, что во взаимоотношениях с ними случались и грубые просчеты, вызванные нежеланием иной раз "наступить себе на горло". К примеру, бывший его сотрудник Николай Никитин руководил работами по высокоманевренному СУ-37, но покинул "ОКБ Сухого": не смогли с Симоновым переспорить друг друга. Нынче Никитин возглавляет корпорацию "МИГ" и, по мнению Симонова, считающего его, кстати, сильной личностью, он и его команда вернут вскорости "МИГ" на высочайший мировой уровень и на привычные рубежи конкуренции с "сухими". А ведь именно в остром соперничестве двух прославленных отечественных ОКБ рождаются, без преувеличения, лучшие в мире машины.

Свойственная молодости горячность, да и бесшабашность с годами постепенно уступали в характере Симонова зрелому убеждению, что нельзя переступать грань нормальных отношений человека с человеком. "Как бы ни нравился тебе коллега, - считает Михаил Петрович, - как бы ни казалось, что он "дышит" не так, высказывается невпопад, не уважает авторитетов, все равно если этот человек работает с тобой в ОКБ или на серийном заводе и если у него все получается, то остальное просто не имеет значения..."

"Самолеты-истребители, их бортовое оборудование, вооружение способны производить всего лишь десять стран. Только шесть из них способны разработать истребитель 4-го поколения. Истребитель же 5-го поколения, то есть боевой самолет XXI века, и все, что ему полагается по определению - двигатели, вооружение, электронику, новые материалы и технологии, - способны произвести только две страны - Россия и США..."

Давайте вместе подведем некоторые промежуточные итоги.

При непосредственном участии Симонова в качестве заместителя главного конструктора в строй вошел фронтовой бомбардировщик СУ-24.

Все последующие разработки и открытия "ОКБ Сухого" стали в определенном смысле "детьми" Михаила Петровича:

- СУ-25 и его модификации, штурмовик;

- СУ-27 с многочисленным "семейством", истребители, перехватчики и так далее;

- СУ-30, многофункциональный истребитель;

- СУ-32ФН (СУ-34), фронтовой бомбардировщик;

- СУ-33, СУ-33КУБ, истребители корабельного базирования;

- СУ-35,СУ-37, многофункциональные истребители;

- С-37 "Беркут", экспериментальный самолет с обратной стреловид-

ностью крыла;

- С-80, пассажирский и транспортный турбовинтовой самолет для региональных воздушных сообщений;

- СУ-26, СУ-29, СУ-31, спортивно-пилотажные поршневые самолеты...

Как видите, на благодатной почве личных привязанностей и устремлений судьба поставила Михаила Петровича Симонова на самое острие мирового соревнования в небесах.

Он стал Героем Российской Федерации, лауреатом Ленинской и нескольких Государственных премий, кавалером ордена Трудового Красного Знамени и ряда медалей, его наградили Золотой медалью имени В.Г.Шухова - выдающегося русского ученого и изобретателя. Симонов - доктор технических наук, профессор Московского авиационного института, действительный член Международной и Российской инженерных академий, Российской академии авиации и воздухоплавания...

По нашей просьбе один из партнеров Михаила Петровича Симонова, знакомый с ним десятки лет, таким образом охарактеризовал конструктора:

"Когда говорят о красавце-истребителе СУ-27, ставшем без преувеличения визитной карточкой страны, подразумевают Михаила Симонова. Когда речь заходит о генеральном конструкторе "ОКБ Сухого" Михаиле Симонове, подразумевают СУ-27.

В общественном сознании этот самолет и этот человек неразделимы. Хотя, конечно, идею крылатой машины, ставшей легендой, закладывал еще в семидесятых годах Павел Осипович Сухой. А вот дорогу к всемирной славе вымостил самолету генеральный конструктор Симонов.

Время, конечно, свое берет: прибавились морщины, седина серебрит голову. Однако время не в силах притушить живой блеск его смеющихся с лукавинкой глаз. Он по-прежнему импозантен и по-мужски красив. В нем чувствуется порода. Каким он был, таким он и остается: борцом в работе и жизни..."

\* \* \*

"У нас с женой сын и дочь и пятеро внуков - все мужики. Моя супруга - хозяйка, пенсионерка. На первый взгляд, мы с ней совершенно разные люди. Я ее встретил сорок с лишним лет назад в Тушино в какомо-то административно-хозяйственном отделе. Жена обеспечивает нам нормальное существование. Поэтому и обязанности поделены: она - хозяйка дома. Правда, хобби у меня одно - самолетостроение..."