

Имя Тохтара Аубакирова стало широко известно в Казахстане и за его пределами в год объявления суверенитета республики, когда после 30 лет полетов в космос с Байконура право покорить просторы Вселенной впервые было предоставлено представителю народа, чья земля стала колыбелью мировой космонавтики. Это было время больших перемен.

Сегодня республика готовится встать в ряд космических держав, участвуя в совместных программах по производству ракетносителей «Ангара-Байтерек». Готовится к запуску на орбиту первый казахстанский спутник. Но сочетание «первый казах-космонавт» уже навечно вписано в историю независимости республики.

Не бойтесь делать добро

- Тохтар Онгарбаевич, космонавтика - это апогей вашей деятельности, что говорит о признании вашего профессионализма как летчика-испытателя. С чего начинался путь в небеса, кто стал для вас примером в формировании характера?

- Чем бы я в своей жизни ни занимался, всегда следовал принципу: сделать нужно так, чтобы никто после тебя не сказал: ой как плохо сделано. Для себя всегда выбирал лучший пример и старался сделать так же или еще лучше. Если у кого-то в селе был хороший забор, я делал у себя не хуже; если у ребят были простые пугачи и «поджиги», то я себе в десять лет смастерил винтовку, из которой можно было прицельно стрелять метров на 15. Даже пытался в пятом классе с друзьями соорудить подводную лодку.

- От кого у вас такая черта характера, как упорство в достижении цели?

- Это свойство, по моему убеждению, передается человеку на уровне генов. Мама у меня не имела ни одного класса образования, но была очень многогранной женщиной. Я до сих пор удивляюсь, как ей удалось разбудить во мне много-много струнок, которые помогли впоследствии добиться всех профессиональных высот и званий. Первое, что мне привила мама, - это человеколюбие. Она говорила: «Окружающие люди желают тебе добра. Если ты будешь их любить, они ответят тебе тем же. Если не тебе, то твоим детям». Она смогла убедить меня в этом. В семье я был долгожданным ребенком, до меня были девочки. Отсюда и мое имя («Токтар» - долгожданный). Мой отец умер, когда мне было семь месяцев.

- А когда вы «заболели» небом?

- В детстве. Я прочитал и собрал много книг об авиации, делал летающие модели, они ломались. В селе не было ни бумаги для изготовления крыльев, ни клея для их крепления. Я действительно болел авиацией. В 15 лет, когда мы с мамой переехали в Темиртау, я сразу же поехал в Караганду, в аэроклуб. Но из-за малого возраста меня записали только в секцию парашютистов. Там я впервые узнал, что такое аэродинамика, почему парит парашют. В секцию летчиков я смог попасть только через два года при поддержке старшего лейтенанта Михеева - он был начальником отделения военкомата и включил меня в списки на прохождение летной медкомиссии.

Но в первый раз из-за повышенного давления допуск к полетам получить не удалось. Только через полгода медицинский барьер был преодолен. В то время казахов в авиацию практически не брали, всех отсеивали, и то, что я попал на курсы летчиков, - это, скорее, исключение из правил. И все это время я круглый год ездил на занятия за 65 километров после работы и затем ночью возвращался домой. Утром надо было быть на заводе, где я работал токарем и был еще секретарем комсомольской организации.

- Ну а за девчонками-то успевали поухаживать?

- Тогда у меня на уме были только самолеты, и времени на другие дела практически не оставалось. Женился я только в 31 год, когда уже был летчиком-испытателем.

Звезду Героя

обмывали в бане

- А что привело вас в элиту авиации, почему вы решили стать летчиком-испытателем?

- После аэроклуба я был принят в Армавирское летное училище ПВО, и однажды в гости к курсантам приехал знаменитый летчик-испытатель фирмы МИГ Герой Советского Союза А. Федотов. Эту встречу я запомнил на всю жизнь. По окончании училища я продолжил службу на Дальнем Востоке, в Комсомольске-на-Амуре, летал на СУ-15. К моему счастью, рядом оказался авиационный завод, где я познакомился с заводскими летчиками-испытателями. Они мне сказали, что если я стану командиром эскадрильи, то меня в испытатели не отправят.

Служба у меня проходила хорошо, через 4 года меня объявили лучшим летчиком Дальнего Востока. Тогда я стал терять командование с просьбой о переводе в школу летчиков-испытателей. Получив отказ, я обратился с просьбой к Д.А. Кунаеву - отправил ему письмо, где написал: я, такой-то, старший лейтенант, хочу стать летчиком-испытателем, имею здоровье и знания, прошел все тесты, но меня не отпускает Мини-

стерство обороны. Я хочу, чтобы хоть один казах получил такую возможность...

Спустя полгода в части стоял переполох: выясняли, как я умудрился выйти на члена Политбюро. По поручению министра обо-

Земляки

Тохтар АУБАКИРОВ:

«Первым делом всю жизнь у меня самолеты...»

роны А. Гречко меня перевели в Министерство авиационной промышленности. Так я попал в авиационную фирму МИГ в Москве, где мне довелось познакомиться со многими известными летчиками-испытателями.

- Сколько самолетов получили путевку в жизнь из ваших рук?

- Практически все МИГи, начиная с 23-го, прошли через меня. К сожалению, самые последние разработки МИГов - четвертого-пятого поколений - в серийное производство не попали из-за экономических трудностей. Но эти модели и сегодня являются лучшими в мире, их никто не превзошел. Прорыв науки, конструкторских разработок тогда был колоссальный, ученые смотрели на десятки лет вперед.

- А за что вам было присвоено звание Героя Советского Союза?

- Если бы за каждый героический эпизод испытателям давали Звезды Героев, то и груди не хватило бы. Меня наградили за целый ряд испытательных полетов в 1988 году.

- Звезду Героя обмывали?

- А как же. С друзьями, в бане.

- Награду Горбачев вручал?

- Нет, Лукьянов.

- В СМИ много говорилось о том, что вы посадили новый корабельный МИГ-29 во время шторма на палубу крейсера.

- Это было на Черном море, оно считается самым коварным из морей. Если там идет шторм, то корабли стараются уйти в бухты. Во время шторма образуются особенные многогребневые волны. Они меньше океанских, но вреда приносят больше, поскольку способны разрушить корабль.

За выполнение того летного задания я не получил ничего - ни повышения звания, ни прибавления зарплаты, ни награды. Это был обычный испытательный полет в сложных условиях. Испугался я уже после посадки: куда, думаю, я попал и зачем сюда сел? Корабль водоизмещением 80 тысяч тонн сильно трясло, по корпусу шла вибрация, его кидало как пушинку.

- Это был ваш самый сложный полет? В Книгу рекордов Гиннеса вы тогда попали?

- Тот полет был раньше. На этом же МИГе я взлетел с авианесущего крейсера «Тбилиси» по новому методу. Методологию взлета разработали сами. На этом крейсере - короткая взлетная полоса, и в обычном режиме ее не хватает для разгона. Суть новизны заключалась в том, что используется принцип трамплина, то есть самолет как бы сваливался за край взлетной полосы, и пока он с параболы падал к воде, за это время успевал набрать скорость. Все решают секунды, многое зависит от надежности двигателей. Малейший сбой в их работе - и самолет уйдет под воду. За этим полетом следили военные многих стран, включая американцев. Весь мир ждал: смогут «Советы» взлететь или будет катастрофа? Тог-

да впервые в мире самолет взлетел таким способом, открыв новую страницу в истории авианосцев. Это и отражено в Книге рекордов. Использование этого метода сильно удешевляет процесс.

Без меня меня женили

- А в отряд космонавтов вы как попали? Это было очередное ваше желание?

- Нет, все было иначе. Мне предлагали стать космонавтом дважды. Первый раз я отказался, не желая бросать ставшее любимым делом. А в 1991 году я катался на



лыжах на Чимбулаке - и вдруг получаю сообщение о том, что включен в отряд космонавтов и что мне надо утром быть у Н. Назарбаева. Я человек самостоятельный, привык принимать решения сам, никто никогда не давал мне указаний. Даже когда во время аварийных ситуаций мне давали приказ «Катапультируйтесь!», я говорил: вы дали команду и теперь молчите - я принимаю решение сам. Приводил самолеты и сажал их.

А тут без моего согласия меня объявили космонавтом. Наутро я вновь отказался. Тогда Нурсултан Абишевич сказал: «Тридцать лет с нашей земли летают в космос, а казахов среди космонавтов нет». Я этим доводом был сражен и дал согласие. Но затем поставил условие, чтобы была казахстанская научная программа. Она была сформирована и действует до сих пор. Картофель «тохтар», зарожденный в космосе, сейчас активно размножается.

- Расскажите о своих увлечениях. Чем любите заниматься в свободное время, о семье...

- С женой познакомился, будучи летчиком-испытателем, в Москве, она занималась программированием авиационных двигателей. У нас двое детей, оба живут в Казахстане. Старшему, Тимуру, предлагали работу на фирме «Боинг» в Америке, но он заявил: а кто же тогда Казахстан поднимать будет, если все разбежимся? Я одобряю его решение. Из всех видов отдыха предпочтение отдаю зимней охоте. Основное место в моей жизни занято самолетами. Я и сейчас продолжаю самостоятельно летать - правда, только на спортивном самолете.

Я. ЖОРОВ
Фото Е. НУРЖАНОВА