

В отношении роли в данном вопросе СибНИА следует заметить, что инициатива в привлечении сибирских ученых к работам по Су-27 также исходила из ОКБ. Специфика взаимоотношений ОКБ П.О. Сухого с ЦАГИ вынуждала наших аэродинамиков «дифференцировать» проводимые исследования между различными организациями. Для ОКБ наличие такой альтернативы давало некоторую «свободу маневра» в плане выполнения тематических продувок и возможность независимой экспертизы принимаемых компоновочных решений. Важным положительным фактором во взаимоотношениях с СибНИА являлась оперативность выполнения тематических продувок в связи с наличием в этом институте собственного мощного модельного производства и меньшей (по сравнению с ЦАГИ) загруженностью работами. Ограничивающим фактором являлась явная слабость (опять таки по сравнению с ЦАГИ) исследовательской базы СибНИА, поскольку в наличии там имелось всего 2 АДТ: дозвуковая Т-203 и сверхзвуковая Т-205. Соответственно: с учетом всего вышесказанного, со стороны ОКБ при отработке общей аэродинамической схемы Су-27 работы между этими институтами распределялись следующим образом:

- в ЦАГИ – выполнялись продувки всех основных вариантов компоновки Су-27, разрабатывавшихся в ОКБ, исследовались их особенности и методы обеспечения заданных характеристик, определялся фактический уровень аэродинамических характеристик (количественно). Итогом работы являлось получение официального заключения по аэродинамической компоновке для каждого из этапов работ;
- в СибНИА – выполнялись тематические продувки, изучалось влияние основных элементов выбранной базовой компоновки на уровень аэродинамических характеристик самолета преимущественно на качественном уровне (исследования спектров обтекания).

Сегодня, по прошествии лет, мы можем выразить искреннюю благодарность руководству и сотрудникам обоих этих институтов за тот огромный вклад, который они внесли в отработку и создание аэродинамической компоновки Су-27.

Однако, проблемы взаимодействия и разделения сфер ответственности между ОКБ, ЦАГИ и СибНИА в вопросах выбора конкретной аэродинамической компоновки, а также связанные с этим вопросы научного и технического приоритета по принятым конструктивно-компоновочным решениям играли, конечно же, важное, но отнюдь не определяющее значение при создании Су-27.

Проблемы, с которыми пришлось столкнуться при проектировании Су-27 в период 1976-77 г.г. носили слишком разноплановый характер, и далеко не всегда лежали в плоскости чисто технических вопросов. Дело в том, что даже внутри самого КБ

не было единства во взглядах относительно существования происходивших событий. Разработка Су-27 в этот период времени велась «на фоне» конфликта, который «имел место» в руководстве ОКБ – между Генеральным конструктором Евгением Алексеевичем Ивановым и главным конструктором самолета – Михаилом Петровичем Симоновым. Отголоски этих непростых взаимоотношений наложили серьезный отпечаток на весь ход работ, и еще долго «отзывались эхом» на судьбе многих участников этих событий. В том или ином виде они «выплескивались» наружу⁵

Мы не собираемся сегодня давать оценку делам того времени. Вопрос этот сложный и очень деликатный, касающийся отношений между конкретными людьми, многих из которых, к сожалению, уже нет в живых. С другой стороны, не хочется, чтобы у читателя из-за каких-то недоговоренностей сложилось превратное мнение о сути событий, происходивших вокруг работ по Су-27. Поэтому, мы видим свою задачу в том, чтобы на основании имеющихся в нашем распоряжении документов и воспоминаний изложить факты по истории создания самолета и дать читателю возможность самому разобраться в проблеме. На основании этих материалов мы предлагаем читателю свою версию происходившего, а законное право читателя – принять или отвергнуть нашу трактовку событий.

Мы решили сделать это в отношении Су-27 именно потому, что его история еще не настолько далека от нас, и пока еще можно опираться на прямые свидетельства очевидцев и непосредственных участников работ. Во многих случаях – это гораздо более ценные сведения, чем те, которые могут быть получены при изучении документов, поскольку далеко не все события оставляют свой след на бумаге. Однако многие воспоминания носят довольно субъективный характер, поэтому, в тех случаях, когда было возможно, мы всегда старались получать подтверждение изложенным сведениям из других источников или по документам.

Следует сразу оговориться, что по части исходных данных для наших «исторических исследований» существовали большие проблемы. Для того, чтобы по возможности более точно восстановить последовательность событий, приведших к необходимости пересмотра исходной компоновки, необходимо было найти документы, относившиеся к этому периоду. Здесь мы встретились с серьезными трудностями. Оказалось, что в ОКБ к настоящему времени уже практически не существует официальных материалов, по которым было бы возможно установить ход работ по переделке самолета, выполнявшихся в ОКБ в период 1976-77 годов. Дело в том, что на

⁵ Людей, интересующихся этим вопросом, мы можем отослать, например, к книге Олега Сергеевича Самойловича: «Рядом с Сухим», М. «От винта», 1999 г., стр. 109-111, 118-130, в которой приводились некоторые подробности этой истории.