



тре Владимир Георгиевич вспоминает очень тепло: «В школе летчиков-испытателей и в Центре нас учили самостоятельности, инициативе, преподавали технологию испытаний. Доверительные отношения между испытателями были нравственной нормой».

Испытание авиатехники — дело серьезное. Но Владимир Георгиевич вспоминает и курьезные случаи. Ракета класса «воздух-поверхность» Х-59 обладала телевизионной командной системой наведения. Ее разработчикам в 1984 году была присуждена Государственная премия СССР. С 1982 года Х-59 проходила испытания на истребитель-бомбардировщике Су-17. Но в конечном счете ракету стали внедрять на фронтовых бомбардировщиках Су-24 М, где в роли оператора наведения выступал штурман.

В чем же заключался курьез? Владимир Шендрик рассказывает не без юмора: «Смысл в том, что на ракете установлена телевизионная камера, которая передает на самолет изображение пролетаемой местности. Пускаешь ракету, бомбардировщик отворачивает, и надо по этому изображению Х-59 наводить. Но так как оценивались не возможность наведения ракеты, а ее характеристики, то для простоты сделали трактором на полигоне пропашку 40 километров, в конце ее установили мишень-щит. Самолет надо было провести по пропашке и попасть в щит. Но на полигоне было две пропашки. Одна уходила влево (для другой задачи), другая — прямо. Прямая пропашка просматривалась плохо, и я провел ракету по левой. Когда понял, что она идет не туда, девать ее было некуда. Я повернул ракету точно на цель. Мишень предназначалась для другой работы, а мы ее размолотили. Ведущий инженер остался доволен прямым попаданием, но полигонщики нас сильно ругали».

О своей нынешней должности в ОКБ «Сухой» Владимир Шендрик упоминает скромно: «Старший штурман летной службы». В возрасте пятидесяти восьми лет Владимир Георгиевич летает на самолетах фронтовой авиации — Су-24, Су-30, Су-34. Это завидное летное долголетие. Когда мы спросили о трех мировых рекордах, которые он установил вместе с летчиком-испытателем И. Соловьевым, он ответил: «Рекорды устанавливались в одном полете на самолете Су-32 ФН, который сегодня именуется Су-34. Ничего особенного, обычный полет в ходе выставки».

ОТЕЦ И СЫН — В ОДНОМ САМОЛЕТЕ

В начале разговора нас немало удивила история семьи и рода Владимира Георгиевича. Но еще больше изумило продолжение этой истории. Сегодня в летной службе ОАО «ОКБ Сухого» работает летчик-испытатель Андрей Шендрик, сын Владимира Георгиевича. Испытательные полеты они не раз выполняли на одном самолете: сын — летчик, отец — штурман. Сели в кабину и полетели. Все просто. «Летали мы с Андреем на Су-25 УБМ, Су-30 МКМ, Су-30 МКК, Су-34. Были интересные испытательные полеты, перегоны в Новосибирск, Иркутск, — говорит Владимир Шендрик. — Генеральный директор против того, чтобы мы вместе летали. Я и не стараюсь это делать, но есть производственная необходимость».

Привычное выражение в устах Владимира Георгиевича обретает совершенно иной смысл, если вспомнить, что сегодня ОАО «ОКБ Сухого» — лидер в области авиастроения и разработки новейших образцов самолетов. На базе