

# Хроника одной командировки<sup>1</sup>

Г. Бульбенков

<sup>1</sup> Окончание,  
начало – НМТ 2011/№3

Знакомство с городом началось с поездки по его улицам в комфортабельном автобусе до уютного китайского ресторана, где лётчиков уже ждал отлично приготовленный обед. Час, проведённый за столами в прохладном зале, почти снял возбуждение от сложного полёта, и наступившее расслабление постепенно трансформировалось в чувство усталости. Возникло желание принять прохладный душ и “отключиться” на десяток часов. Но с отдыхом пришлось несколько пов-

ременить. На вилле, куда доставил экипажи на отдых всё тот же автобус, их уже поджидал В.И. Дубинский, чтобы на сей раз уже обстоятельно опросить прибывших и попытаться, хотя бы предварительно, определить причину гибели экипажа майора Красносельских. К сожалению, сообщить что-либо конкретное никто из членов экипажей не мог. Тем не менее, беседа продолжалась около часа. Постепенно стало складываться общее мнение, что погибший экипаж внезапно попал в сложную воздушную обстановку и, несмотря на свой высокий класс, выйти из неё по каким-то причинам не смог. В конце разговора Владимир Иванович поблагодарил всех за работу и объявил, что в полночь экипажам предстоит вылететь в обратный путь с повторным осмотром района катастрофы. По медицинским канонам, в обычных условиях, после такого полёта для полного восстановления сил, экипажам полагался трёхсуточный отдых. Но это был совсем другой случай. К тому же мы были ещё очень молоды и без единого слова возражения разведчики разошлись по отведенным им комнатам. Прохладный душ настолько приободрил, что в голове возникла и постепенно окрепла дерзкая мысль – а не сократить ли отдых на несколько часов, чтобы побывать в городе и хотя бы бегло осмотреть его достопримечательности? Удастся ли ещё когда-либо побывать здесь неизвестно, а соблазн велик. И хотя подобное самовольство грозило серьёзными неприятностями, решение было принято в пользу экскурсии. Помочь в этом деле мне согласился Володя Стогов – бортовой переводчик экипажа лайнера, доставлявшего на Кубу и обратно инженерно-технический состав. Он здесь бывал часто и уже хорошо освоился в городе...

Четырёх часов проведённых в центре Гаваны хватило, чтобы побывать на знаменитом своими карнавальными шествиями Малеконе – набережной, протянувшейся вдоль берега океана; постоять у здания Гаванского университета, в котором, в своё время, изучал юриспруденцию сам команданте Фидель; полюбоваться великолепным зданием местного Капитолия, построенного амбициозными правителями острова по аналогичному проекту, что и здание сената США, с уменьшенной

лишь на 1 метр высотой его купола; взглянуть на мавзолей безмерно почитаемого на Кубе революционера-теоретика Хосе Марти, у подножия которого проходят торжества государственных праздников и, наконец, мысленно отдать почести отважному борцу за свободу своей Родины Симону Боливару, развернувшему своего бронзового скакуна крупом в сторону могущественного соседа Кубы в знак глубочайшего презрения к этому самому чванливому могуществу...

Когда мы, наконец, возвратились на виллу, то увиденная здесь картина нас несколько озадачила. Вместо ожидаемой тишины и покоя здесь было весьма оживлённо. Встреченный нами у виллы радист экипажа лайнера сообщил, что из Москвы получен запрет на полёты на самолётах типа ТУ-95РЦ до выяснения причины катастрофы и, что наш полёт обратно в Союз перенесён на неопределённый срок. Несмотря на усталость, никто не спал, стремясь продержаться до вечера, чтобы войти в ритм местной жизни. Силы поддерживались отличным местным пивом “Сервезо”...

Наступил вечер. После ужина часть людей сразу же отправились на виллу, а другая присоединилась к постоянному персоналу, проводившему вечера в местном клубе, прозванном “Ямой” из-за того, что он

располагался в глубокой низине. Здесь можно было скоротать вечер при помощи нехитрого набора развлечений типичного клуба советских времён: кинофильмы на открытой площадке, буфет с пивом и бутербродами, бильярд, шахматы, иногда концерты либо танцевальные вечера. В этот раз в центре внимания собравшихся были члены экипажа майора Манина, своими глазами видевшие падение своего ведущего. По их словам, погибшая машина, без видимых причин, вдруг резко снизила скорость полёта и стала быстро терять высоту при нормально работавших двигателях. На запрос Манина: “Что случилось”, никто не отвечал. Тяжелейший стресс, наступивший от осознания смертельной опасности, сковал волю людей. Только один раз на конкретный вопрос Манина: “Какая у вас скорость?” – кто-то неузнаваемым голосом ответил: “Скорость 200”. На такой скорости тяжёлая машина держаться в воздухе не могла. На высоте около шести километров она вошла в облака. О наступившей развязке манинцы догадались по короткому крику, вырвавшемуся в эфир из груди кого-то из погибшего экипажа.

На вопрос, что могло прервать полёт тяжёлого воздушного корабля, однозначно ответить тогда не смог никто. Эту тайну

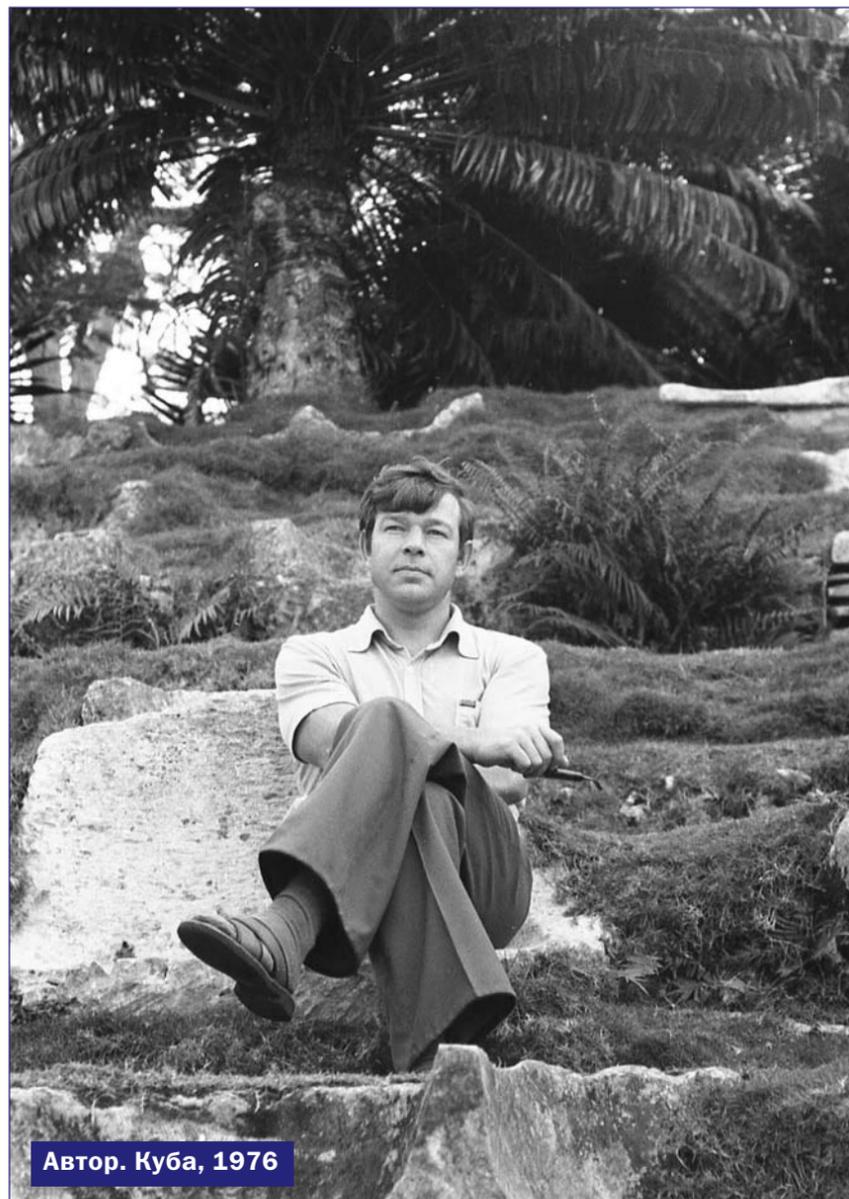
до поры скрывает толща солёных вод Атлантики.

Два часа, проведённые в клубе, завершили этот долгий день. Пора было возвращаться на виллу и, наконец, забраться в постель.

Кровать была вполне удобной, в комнате стояла приятная прохлада, но сон не приходил. Вероятно, впечатления истекшего дня были всё же сильнее усталости, и только стакан доброго кубинского рома сделал свое дело быстро и надёжно...

Наступили дни вынужденного безделья. Гостеприимные кубинцы стремились, как могли, скрасить наше пребывание на своём прекрасном острове. Великолепные пляжи Варадеро, искромётные ритмы латиноамериканских песен и танцев в ночном кабаре “Тропикано”, прогулки по старой Гаване, экскурсия в дом-музей Эрнеста Хемингуэя Финка Вихия, поездки на дикие пляжи с кораловыми рифами за морскими трофеями, да и повседневное общение с жителями страны всегда доброжелательными, ещё по-революционному решительными и оптимистичными, ускорили бег времени и притупили остроту впечатлений от трагического происшествия.

Прошли две недели, и на вилле опять появился полковник Дубинский. Он довёл до экипажей официальную версию катастро-



Автор. Куба, 1976



Вилла, пальмы, душ...

фы. Согласно выводам специальной комиссии, экипаж Красносельских неожиданно попал в сильно возмущённую неустановленными обстоятельствами воздушную среду, что резко нарушило нормальный режим полёта с последовавшим сваливанием самолета в неуправляемый режим, преодолеть который экипажу не удалось. Согласно принятым в авиации законам, лишь с этого момента экипаж Красносельских считался погибшим. В память об ушедших из жизни сослуживцах было наскоро организовано короткое застолье. На столах, на сей раз, стояла только русская водка. Перед уходом Владимир Иванович сообщил дату перелёта в Союз.

Накануне вылета, как обычно, экипажи выехали на аэродром для проверки готовности самолётов к полёту. Проверка заканчивалась пробой силовых установок. Во время запуска одного из двигателей на самолёте экипажа Корнилова он неожиданно задымил и выбросил длинные языки пламени. Его осмотр выявил небольшой дефект в масляной системе, после устранения которого "движок" отработал вполне нормально. Время от времени подобные отказы авиационной техники случаются и поэтому сколь-либо существенного значения этому эпизоду никто не придал.

Следующий день ушёл на сборы и предполётный отдых. Последний ужин в уже ставшем привычным китайском ресторане, медосмотр и переезд на аэродром завершили этот день.

Ровно в полночь экипаж майора Манина первым вырулил на ВПП и, после длинного разбега, ушёл в небо. Настала очередь выруливать паре подполковника Игнатова. Ведущий экипаж быстро завершил пробу двигателей и занял место вначале ВПП, в готовности к взлёту. Экипаж Корнилова, вслед за ведущим, выкатился со стоянки самолётов в готовности повторить его маневр, но при запуске четвёртого двигателя (того самого, который вспыхивал накануне) произошло его самопроизвольное выключение ещё до выхода на рабочие обороты! И хотя и на сей раз, экипажу удалось быстро разобраться и устранить неполадку в работе двигателя, в сознании людей осталась неприятная отметина. Но вот обе машины уже готовы к взлёту. Стремительный разбег и самолёты, слегка покачиваясь с крыла на крыло, повисли в жарком, даже в полночь, тропическом воздухе.

Обратный путь, как известно, всегда коротче. Часы полёта один за другим превращались в пройденные сотни и тысячи километров. Вот уже позади Остров Свободы.

Отходя от его берегов, разведчики отметили, что в Гуантанамо все ещё находилась та же группировка американских кораблей, а на коммуникациях Атлантики по-прежнему оживлённо. Ещё три часа полёта и штурман корабля экипажа Корнилова капитан Зеленок с нескрываемым удовлетворением сообщил, что экипаж вышел на радиолокационный контакт с Бермудами с точностью, соответствующей отличной оценке за самолётное вождение. Командир корабля в шутовском тоне похвалил штурмана. Но едва затихли его слова, как в переговорном устройстве возник обеспокоенный голос бортового инженера Бориса Ободовского. Он сообщил, что произошёл отказ в топливной автоматике и, что в "дежурных" баках двигателей осталось топлива на один час полёта. Штурман корабля почти немедленно отреагировал на это сообщением, что в этой ситуации экипаж может долететь только до Америки. Подобная перспектива не сулила ничего хорошего. Вряд ли в США ждут разведчиков с распростёртыми объятиями. О случившемся командир экипажа доложил ведущему. Через минуту в эфире возник голос бортового инженера экипажа Манина майора Пигалицина, в те годы исполнявшего обязанности бортового инженера-инструктора полка. Уточнив несколькими фразами обстановку,



Ф-101 "Вуду"

мудрый "Казбич" (таким уважительным прозвищем нарекли майора его сослуживцы) дал исчерпывающие рекомендации, которые помогли установить нормальный режим питания двигателей при ручном управлении выработкой топлива. Экипаж продолжил полёт, а в сознании людей появилась ещё одна отметина.

Прошли ещё два часа и на восточном горизонте начали пробиваться через облака первые лучи восходящего солнца, а самолёты к этому времени вышли в район катастрофы. Океан внизу был закрыт сплошной облачностью. Ничто не напоминало о разыгравшейся здесь три недели тому назад трагедии. Операторы радиоразведки, как и в прошлый раз, вновь отметили интенсивное движение транспортных и пассажирских самолетов на трансатлантических трассах. Каждый из пролетавших здесь тяжёлых лайнеров оставлял за собой мощную струю возмущённого воздуха. По одной из версий экипаж Красносельских мог внезапно попасть в такую струю, которая в состоянии вздыбится на несколько секунд тяжёлую машину и погасить её скорость до критической. Значит, экипажам следует с удвоенным вниманием следить за воздушной обстановкой. К тому же радиоразведчики уже взяли на контроль радиообмен в сети ПВО Канады и сообщили, что к ним приближается пара перехватчиков. В прошлый раз экипажи в этом районе работали на малой высоте, вне зоны видимости радиолокато-

ров береговых постов и силы ПВО не отреагировали на их действия. На сей же раз, высота полёта тройки позволяла береговым постам проследить их маршрут и вывести свои истребители на визуальный контакт с целями.

Два перехватчика типа Ф-101 "Вуду" вынырнули из облаков, поочерёдно осмотрели крыла самолёта экипажа Корнилова, чётко вырисовываясь на фоне уже просветлевшего неба. Тем временем от подполковника Игнатова поступило предложение отсалютовать в честь погибших здесь товарищей пуском сигнальных ракет. Спустя несколько секунд сноп разноцветных звёздочек полетел вниз к облакам. Канадские пилоты, поняв суть происшедшего, присоединились к отданию почестей выполнением нескольких медленных "бочек" и плавно покачивая крыльями, отвернули в сторону берега. С этого дня салют над местом гибели экипажа Красносельских стал традицией полка и в дальнейшем был повторён десятки раз.

Тем временем тройка разведчиков довернула к востоку и продолжила полёт уже над водами Северо-восточной Атлантики.

Фареро-Исландский рубеж самолеты преодолели в сопровождении шестёрки американских и английских истребителей. Система ПВО этого рубежа опять сработала безупречно. Пилоты перехватчиков снова действовали очень уверенно. К самолету

экипажа Корнилова стремительно приближалась пара Ф-4Е "Фантом". Ведущий экипаж пары со всех сторон осмотрел перехваченный самолёт с целью выявления изменений в его конструкции. Лётчик-оператор сделал несколько снимков цели и, наконец, перехватчик встал несколько левее "Медведя" в готовности сопровождать его до некоторого удаления. По нанесённым на бортах истребителей эмблемам и надписям, разведчики без труда установили, что самолеты принадлежали 57 эскадрильи тактического авиационного командования ВВС США, базировавшейся в то время частью своих сил на авиабазе Кефлавик.

Прямолинейный пассивный полёт экипажам перехватчиков был явно скучен и лётчик-оператор ведущего "Фантома" попытался установить дружественные отношения с экипажем "Медведя". Прежде всего, он жестами предложил улыбнуться для взаимной фотосъёмки. После того как импровизированная фотосессия была закончена, он поднял к фонарю своей кабины иллюстрированный журнал с эффектным снимком великолепной блондинки в весьма откровенном "бикини". Ну что же, эти американские парни, наверное, тоже были ещё очень молоды. И, тем не менее, несмотря на столь либеральное поведение, в действиях экипажей перехватчиков чётко угадывался глубокий профессионализм, и где-то на под-



Возле музея Революции в Гаване



**Взаимное фотографирование с экипажем американского истребителя Ф-4Е**

работавшая в экстремальных условиях, дала сбой, но, вероятно, и ему иногда требовалась разрядка.

Тем временем лидировавший экипаж Манина уже вышел в район аэродрома Оленья и начал построение маневра для захода на посадку. Погода в районе аэродрома хорошая и, тем не менее, в голосе Манина явно чувствовалось напряжение. Видимо события последних недель не прошли для него даром. Вслед за Маниным благополучно сели и остальные два экипажа.

На свой аэродром группа перелетела уже на следующий день. После соответствующего отчёта в штабе полка, экипажи разошлись по домам, договорившись собраться на следующий день на местном воинском кладбище, где уже была обустроена условная братская могила погибшего экипажа.

Поминки у могилы были простыми и непродолжительными. Никому не хотелось вновь ворошить в памяти ещё острые впечатления от происшедшего. Отдав дань традиции, разведчики стали покидать кладбище. Уже по пути в гарнизон штурман корабля экипажа Корнилова Евгений Зеленок, как бы подытоживая пережитое, произнес: "Я летаю уже тринадцать лет и ничего, кроме глубокого удовлетворения от своей работы не испытываю, и только за эту командировку, я, кажется, понял почему в авиации служба идёт год за два"...

По-разному сложилась в дальнейшем судьба участников этих событий. Майор Манин спустя несколько дней после возвращения подал рапорт по команде с просьбой об увольнении его в запас, и просьба его была удовлетворена. Нелепая случайность привела к тяжелой травме подполковника Игнатова, в результате чего он тоже был вынужден уволиться в запас, так и не реализовав до конца свой талант военного лётчика. Через несколько лет погиб в авиационной катастрофе майор Пигалицин. Майор Корнилов ещё несколько лет выполнял сложные задания командования на обширных просторах Атлантики, а, уволившись в запас, он около десяти лет проработал в горвоенкомате Вологды, где готовил молодых вологжан к службе в Российской Армии. Автору этих строк ещё почти два десятка лет довелось служить на различных должностях в разведывательных органах частей, базировавшихся в разное время в гарнизоне Федотово.

сознательном уровне постоянно присутствовало осознание, что в критической ситуации эти лихие "янки", не сомневаясь ни одной секунды, нажмут на кнопку "пуск". И ведь парадокс. Даже осознание этого не вызывало к ним чувства безкомпромисного антагонизма. Может быть потому, что и мы сами находились в постоянной готовности нажать в случае необходимости на гашетки своих пушечных установок, способных за мгновения всадить в этот самый "Фантом" десятки снарядов. А может именно в этом и заключается сущность военного профессионализма?...

Еще три часа полёта, и позади остались воды Норвежского моря. А на экранах бортовых РЛС высветился берег Кольского полуострова. В это время ведущий группы получил приказ садиться на аэродроме Оленья. На базовом аэродроме разыгралась ненастье, и посадка там стала невозможной. Это означало, что до посадки оставалось около часа полёта. Объектов разведки в полосе маршрута больше не было, лишь большая группа промысловых судов высвечивалась маленькими отметками на экранах РЛС в районе, так называемой, Мурманской банки. Пора было привести в порядок полётную документацию и подготовиться к посадке. В экипажах наступило некоторое расслабление после полусуточной напряжённой работы. Однако для эки-

пажа Корнилова это расслабление оказалось несколько преждевременным. Судьба уготовила им ещё одну порцию адреналина. В переговорном устройстве самолета вдруг раздался возглас командира огневых установок: "Разгерметизация кабины!" Еще не поняв, как следует, что произошло, все рефлекторно подтянули кислородные маски и лишь после этого командир корабля потребовал повторного доклада о случившемся. Оказалось, что в кормовой кабине самолёта сработала сигнализация о падении давления воздуха. В случае такой аварии температура в кабине может быстро понизиться до температуры наружного воздуха. А за бортом -50 градусов! Может потребоваться экстренное снижение. Однако и на сей раз, всё обошлось благополучно. Сирена, сигнализировавшая об аварии подобного рода, сработала ложно, и, тем не менее, этого происшествия хватило, чтобы поколебать спокойствие даже столь уравновешенного человека, каким являлся командир корабля Юрий Петрович Корнилов. Это выразилось в нескольких весьма выразительных фразах в адрес людей, отвечавших за состояние приборного оборудования самолёта. Конечно, Юрий Петрович прекрасно осознавал, что техники готовившие самолет к полету, проделали свою работу вполне добросовестно и что, вряд ли была их вина в том, что техника, постоянно

**На воинском кладбище гарнизона**



**Аркадий Иванович  
Красносельских**

**м-р Красносельских Аркадий Иванович, командир корабля к-н Гарынычев Федор Егорович, помощник командира корабля к-н Бычков Александр Филиппович, штурман корабля к-н Скороходов Леонид Иванович, старший борттехник ст. л-т Позняк Владимир Александрович, 2-й штурман ст. л-т Васильев Николай Федорович, штурман-оператор ст. л-т Лебедев Евгений Николаевич, оператор РТР пр-к Трифонов Михаил Николаевич, воздушный стрелок-радист пр-к Грибалёв Владимир Ильич, оператор СБД пр-к Федяшов Владимир Андреевич, оператор РР пр-к Тараненко Александр Иванович, КОУ к-т Колибачук Владимир Михайлович, переводчик, курсант Военного института иностранных языков**

Каждое крушение боевого самолёта воспринимается как чрезвычайное происшествие государственного уровня. Слишком дорого обходится стране потеря авиационной техники и ещё дороже ценятся жизни погибающих экипажей. Ведь из жизни уходят люди, владеющие уникальными знаниями и бесценным опытом боевого применения сложнейшей техники в экстремальных условиях. Такие люди, безусловно, могут быть отнесены к национальному достоянию высшей пробы. Поэтому каждая авиационная катастрофа расследуется особенно тщательно – до полного выяснения её причин.

Не стал исключением и этот случай. Как только стало возможным, к месту катастрофы отправилась небольшая флотилия спасательных судов Северного флота. Прибыв в район падения самолёта, спасатели приступили к поиску фрагментов погибшей машины. Траление дна океана долго не давало результатов. И когда уже стало казаться, что экспедиция может растянуться на неопределённый срок, произошёл удивительный случай. Внимание вахтенного офицера спасательного судна привлекла небольшая стая дельфинов, спокойно плывшая в сотне кабельтовых в кильватере его корабля. В какой-то момент стая вдруг подплыла к форштевню спасателя и, не задерживаясь здесь, резко отвернула влево, отплыла на некоторое расстояние и закружилась на одном месте. Через несколько минут животные повторили свой маневр. Ещё не осознав толком смысла своих действий, вахтенный офицер отдал команду рулевому ложиться на новый курс. Через четверть часа трал прочно зацепился за массивное препятствие на дне океана, а на экране камеры наблюдения появился крупный фрагмент конструкции самолёта...

За несколько суток спасателям удалось поднять на поверхность и оборудование самолёта, необходимое для однозначного определения причин трагедии, и то оборудование, которое ни при каких обстоятельствах не должно попасть в чужие руки, и тела всех членов погибшего экипажа.

После проведения формальных процедур по опознанию тел погибших, они, согласно морской традиции, были вновь преданы водам океана с отданием предписываемыми корабельным уставом почестей в полном объёме. И, таким образом,

появилась вторая условная могила экипажа. В дальнейшем, при окончательном обустройстве могилы на воинском кладбище гарнизона, в центре памятного комплекса был встроены небольшой бассейн, заполненный морской водой и закрытый блистером из особо прочного стекла, какой устанавливается на самолёте над рабочим местом воздушного стрелка-радиста и две могилы объединились в одну.

Расшифровка записей специального оборудования (которое в СМИ, обычно, называется "чёрными ящиками" в то время как оно всегда красится в ярко-оранжевый цвет) подтвердила выводы Государственной комиссии о причинах катастрофы и, что экипаж до последнего момента боролся за спасение собственных жизней.

Прошли годы, десятилетия. В стране произошли исторические перемены. Вооружённые силы государства претерпели глубочайшие изменения. Завершил своё существование славный, 392-ой ОДРАП. Уже ушло из жизни немало его ветеранов. Забыт бесценный опыт ведения глубоких морских разведок на просторах мирового океана, который добывался десятилетиями напряжённого труда нескольких поколений морских авиационных разведчиков. Резко изменилось в худшую сторону отношение властей к военным пенсионерам, словно их труд стал менее ценен для страны.

В памяти ветеранов постепенно меркнут образы минувших лет. Иногда им начинает казаться, что по какой-то причудливой прихоти их память присваивает себе дела героев давно читанных приключенческих произведений или современных блокбастеров. Но приходит день 3-го сентября (незабываемый день для каждого ветерана полка) и они без напоминаний вновь и вновь, повинаясь незыблемым законам войскового товарищества, собираются на воинском кладбище гарнизона.

По давно установившейся традиции, собравшиеся, в первую очередь, поздравляют друг друга с очередной годовщиной образования полка, отдают почести сослуживцам, погибшим в авиационных катастрофах, посещают могилы тех, кто уже ушёл из жизни в соответствии с законами природы, а затем за дружеским застольем вспоминают множество ярких эпизодов из своей непростой, насыщенной событиями службы.

И оживает в руках лётчиков ощущение штурвала на стремительном разбеге и взлёте, и выверенных движений при посадках на плохо оборудованные взлётно-посадочные полосы аэродромов далёких стран.

Мозг штурманов вновь готов вскипеть от бесконечных вычислений поправок к курсу, а в ушах бортовых инженеров возникает успокоительно ровный гул мощных двигателей.

Разведчики с удивлением обнаруживают, что в памяти всё ещё хранятся параметры и классификационные признаки множества объектов разведки и сетей управления силами вероятного противника.

Связистам, наверное, и на закате дней не составит труда назвать позывные и частоты узлов дальней связи.

Офицеры штаба полка, постоянно испытывавшие острый дефицит служебного времени и всё-равно каким-то образом успевавшие вовремя оформлять бесчисленные решения и справки, вновь готовы в считанные минуты предложить оптимальный вариант выполнения приказа на перехват в отдалённом районе океана корабельной группировки "противника", скрытно выдвигающейся в зону ответственности дружественного флота.

Память инженеров и техников цепко удерживает множество случаев, когда им приходилось в самых неблагоприятных условиях крайнего севера или тропиков устранять неполадки в работе авиационной техники, не имея, порой, в своём распоряжении самого необходимого оборудования.

Значит никакие приключенческие повести, никакие блокбастеры здесь не причём. Это действительно мы в интересах страны прокладывали маршруты своих полётов над всеми океанами Земли, чтобы постоянно вносить свой весьма весомый вклад в поддержание оперативного режима паритета на океанских театрах военных действий, что являлось одним из решающих факторов международной стабильности в условиях "холодной войны". Поэтому каждый из нас – ветеранов великолепного 392-го отдельного дальнеразведывательного авиационного полка вправе утверждать: "Мы это сделали!". Осознание этого всё ещё волнует сердца ветеранов, хотя большинство из нас теперь уже далеко не молоды.

*Вологда, май 2011 г.*

