

9000 METRES TO LIFE
9000 МЕТРОВ ДО ЖИЗНИ

Vladimir P. Mikhailov,
aviation lieutenant colonel,
Moscow, Russia,
mikhailov50@mail.ru



Владимир Петрович МИХАЙЛОВ,
подполковник авиации,
Москва, Россия,
mikhailov50@mail.ru

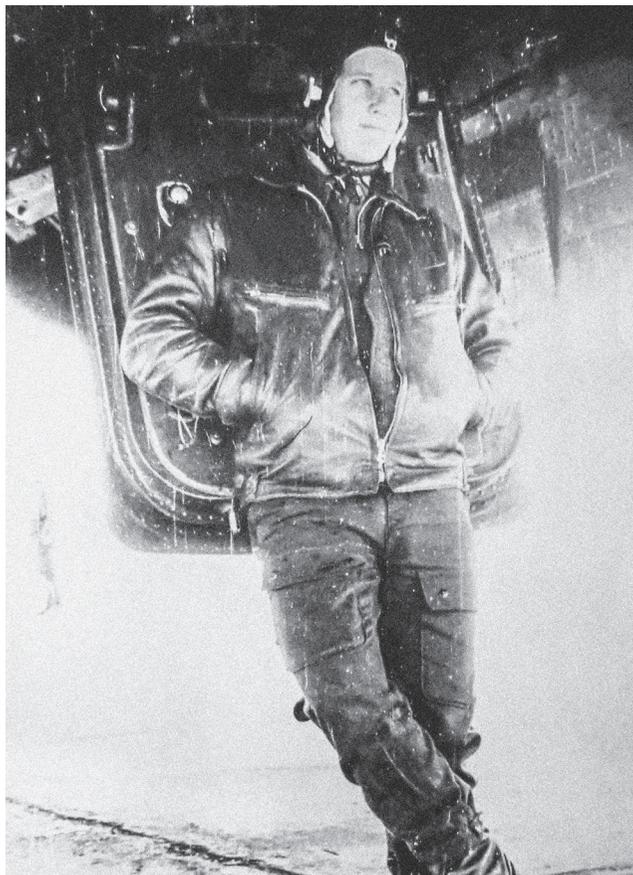
ABSTRACT I The article focuses on an extraordinary case from the history of long-range aviation. 21st February 1984 a tanker aircraft squadron Tu-16Z pair started out for Spassk-Dalniy and further to Komсомolsk-na-Amure with a meteorological reconnaissance mission. At the 52d minute of the flight the aircraft began a corkscrew spin. The air navigator ejected. The aircraft fell and exploded. The crew team was lost.

Keywords: *pressurization, aerodynamic acceleration, oxygen equipment, altitude equipment, hypoxia*

АННОТАЦИЯ I В статье рассказывается об уникальном случае из истории дальней авиации. 21 февраля 1984 года пара Ту-16З эскадрильи заправщиков вылетела на воздушную разведку погоды по маршруту Спасск-Дальний, далее – в направлении Комсомольска-на-Амуре. На 52-й минуте полета самолет перешел в крутую спираль. Штурман катапультировался. Самолет упал и взорвался. Оставшийся в самолете экипаж погиб.

Ключевые слова: *герметизация, аэродинамические перегрузки, кислородное оборудование, высотное оборудование, гипоксия*





За 15 лет службы в разведывательном полку Ту-16Р Приморского края я так и не смог побывать с какой-либо оказией на аэродроме стратегической авиации Энгельс под Саратовом. В настоящее время это гвардейская авиационная база 1-го разряда. В 2017 году я решил навестить бывших однополчан, живущих в городе на Волге, и напросился в гости к Славе Карпову, тому самому штурману, который катапультировался с падающего самолета над дальневосточной тайгой. Была мысль вспомнить и прожить с ним те самые 52 минуты трагического полета.

Слава встретил меня на машине, и скоро мы были у его дома, стоящего на высоком берегу реки Саратовки. Купание в теплой воде, прогулка на катере – день прошел незаметно. И так же незаметно спустился теплый вечер. Гости разошлись, и только стрекот сверчков напоминал, что я нахожусь на юге страны. Слава Карпов внимательно посмотрел на меня и безо всяких театральных вступлений спросил:

– Володя, скажи, только честно. Я правильно сделал, что тогда, в той обстановке, принял решение и катапультировался?

Я весь день ждал этого вопроса, но как-то неожиданно он был задан. В упор, словно расстрелял

меня. Пауза затянулась. Я не мог подобрать слова: ответа нет, да и дать никто не сможет, пока сам не побывает на его месте. Столько лет жжет его внутренний огонь, 33 года – вся жизнь Христа...

– Володя, я знаю, ты сам падал в Заполярье на Ми-8, только ты сможешь мне ответить на мой вопрос.

– Да, Слава. Падали в Хибинах три секунды, но казалось, что три часа. Время остановилось, все словно в замедленных съемках. До сих пор слышу, как хлопают вхолостую лопасти. Страха не было, только тоскливо очень, что наступает конец, а вроде и не жил. Спасать кого-нибудь – даже мысль не приходила. Про семью сразу подумал – как они без меня будут? Я так тебе скажу: семья на первом месте, а уж потом только государственные интересы... Давай мы с тобой сейчас вспомним, а точнее, пролетим тот маршрут в 52 минуты и разберемся, стоит ли так себя корить. Пусть это будет твоя исповедь. Я не батюшка, грехов не отпускаю. А статья про тебя и экипаж напишу обязательно.

– Давай полетим, – тяжело вздохнув, сказал Слава. – Это обязательно надо сделать!

ПЕРЕД ВЗЛЕТОМ

И я, словно в кино, увидел февральскую поземку, стелящуюся по рулежной дорожке, летчиков и техников, выкатившихся из машин, одетых во все меховое. Бегом, как им казалось, понеслись они к своим самолетам, чтобы проверить оборудование к полету. Сегодня ЛТУ – летно-тактические учения – высшая и наиболее сложная форма боевой подготовки. Здесь большое внимание уделяется подготовленности экипажей к вылету, организации боевых действий и управлению. Допущенные ошибки при проведении ЛТУ будут исправляться командованием и личным составом в повседневной боевой подготовке.

Предполетные указания на КДП – командно-диспетчерском пункте – дает комполка полковник Владимир Филиппович Бычков. Говорит совершенно простые истины. Короткая фраза:

– По самолетам!

Но после – не приказ, а больше просьба:

– Будьте осторожны. Вернитесь все домой!

И уже вдогонку, шепотом, чтобы никто не слышал:

– С Богом.

В уверенных движениях пилотов – их ответ: «Мы Вас не подведем, командир. Все будет хорошо».

И рассыпались, как горох, по заснеженной бетонке. Зеленая ракета осветила зимнее утро. Разрешение на проведение полетов дано. Командиром корабля был Валерий Баранов.

– Ты знаешь, Володя, перед вылетом обратил внимание, что вид у Валерки не на пять баллов. Какой-то уставший, болезненный. Спросил у него, что случилось, а он:

– Все в порядке, просто не выспался. Дети-двойняшки всю ночь плакали. Холодно в квартире, 17 градусов всего.

Я еще пошутил – плюс или минус? Прервали наш разговор техник самолета с докладом о готовности авиационной техники и старший лейтенант Андрей Бухарин, помощник командира корабля – доложил о построении экипажа к последним указаниям перед вылетом.

Слава взял паузу. Тяжело давались воспоминания тридцатитрехлетней давности.

Я, глядя на него, вспомнил Валерку Баранова. Совместные полеты, армейская жизнь и общий досуг с семьями сроднили их со Славой. Они были как братья. По характеру штурман Слава Карпов был лидером: вспыльчивый, для достижения своей цели шел напролом. Но и в справедливости равных ему не было, а еще он старался пронести через всю жизнь чувство долга, чести и братства. Командир корабля Валера Баранов – по натуре меланхолик, спокойный и уравновешенный. Он семь раз отмерит и только потом примет правильное, на его взгляд, решение. Такие разные, они были дополнением друг другу и единомышленниками во всем: в спорте, летной работе и повседневной жизни.

Вспомнил я и второго пилота Андрея Бухарина: высокий, плечистый, настоящий богатырь. Он прекрасно рисовал, а еще лучше играл на гитаре и пел баритоном.

Второй штурман, старший лейтенант Александр Губарев, был в полку около полугода, до этого два года служил штурманом на вертолетах в Сызранском училище и к высотным полетам был непривычный. Его призвали на три года из запаса после окончания Новочеркасского политехнического института. В авиации летчики между собой называли таких «студентами» или «лесниками». Полетают три года – и в запас, а в случае войны их призвуют, переучивать не надо. Хорошие ребята, но это не профессия. Не было у них должной штурманской, технической и военной подготовки. Да и служба – тяжела и опасна. Поэтому они долго не задерживались и с удовольствием покидали ряды ВВС.

А вот прапорщиков с задней кабины, или, как принято говорить, с кормы, – командира огневых установок Александра Антипина и воздушного стрелка-радиста Владимира Николаева плохо помню. Знаю, что после срочной службы они подписали контракт и продолжали летать. Это были люди, действительно любящие небо и свою работу.

Словно наяву вижу, как экипаж садится по своим местам, входные люки закрыты, предполетная

«Птицы летают, почему же человек не может летать?»

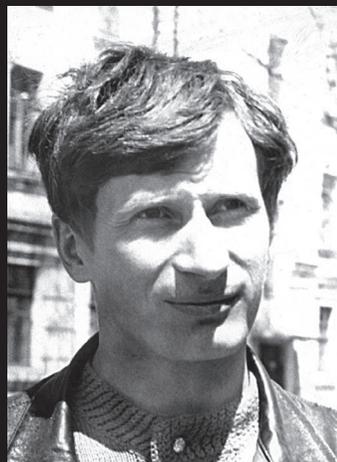
Н. Е. Жуковский, русский ученый, основоположник аэродинамики



Подготовка к вылету (В. Карпов справа)



Подготовка к вылету (В. Карпов третий справа)



Валерий Баранов, командир экипажа Ту-163

21 февраля 1984 года штурман корабля капитан В. Карпов катапультировался с падающего самолета Ту-16 на высоте 9000 метров без шлемофона и кислородной маски. Время свободного падения со скоростью 50 м/сек (220 км/ч) с данной высоты до 4000 метров составило около двух минут. По всем медицинским нормам кислородное голодание и потеря сознания с необратимыми процессами, приводящими к летальному исходу, на данных высотах наступают через 30–40 секунд. Но оказалось, что ресурсы человеческого организма в борьбе за выживание не всегда соответствуют научным расчетам.

карта прочитана, оборудование исправно, замечаний нет. Экипаж готов к вылету. От руководителя полетами прошла команда на запуск двигателей. Ведущий пары разведчиков погоды майор Матюхин вырулил на взлетно-посадочную полосу и по команде руководителя произвел взлет. С интервалом в три минуты многотонный Ту-163 майора Баранова оттолкнется от взлетной полосы и уйдет в небо.

ИСХОДНЫЙ ПУНКТ МАРШРУТА

Я прервал молчание и попросил рассказать о том, как развивались события после взлета. Он ответил:

– Все согласно инструкции, ничего нового. Но есть одна деталь или звено, с чего все началось, а могло, наверное, и не быть. Маршрут для нашего экипажа легкий, прогулочный. Идем ведомыми: смотри за ведущим, контролируй его местоположение. Бомбы не бросаем – просто разведка погоды. Весь маршрут парой на высотах 3900–4200 м, кислородные маски в этом случае не используются. Но на предполетных указаниях нам дают изменения высоты по маршруту: от ИПМ – исходного пункта маршрута – гора Лысяя Бельцево на эшелонах 3900–4200 м до поворотного пункта Островной, далее – набор высоты с выходом на пункт Высокогорный 7800–8100 м, а потом снижение до 3900–4200 м с выходом на Комсомольск-на-Амуре. Лететь всего около 40 минут.

Готовимся к вылету, достаем шлемофоны и маски из сумок. Правый летчик докладывает: маска в комплекте отсутствует. Где она? Одни предположения: на КДП, в эскадрильском домике или в летной гостинице? Надо бы доложить руководителю полетов о происшествии – сместится время вылета. Хуже того – это срыв задания, начнутся вопросы по административной и партийной линии. Никому не чуждо человеческое, все планируют свою карьеру. В феврале по итогам боевой подготовки наш экипаж признан лучшим в полку. А тут такое нарушение.

Командир после долгих колебаний принимает решение выполнять поставленную задачу. Тем более лететь на большой высоте всего 40 минут, потом снижение. Ничего, кабина загерметизирована, не такой уж большой эшелон 8100 м. Набираем высоту и подходим к ИПМ. На высоте 4000 метров командир дает команду загерметизировать кабину. На 4200 м звучит его вторая команда: «Экипаж, подтянуть маски и доложить о герметизации».

Корма доложила, что все в порядке, кабина герметизируется. Двигатели работают ровно, оборудование не дает сбоев, только непрерывная болтанка вносит небольшой дискомфорт. Командир докладывает руководителю полетами, что все в порядке, и получает разрешение на отход. И тут правый летчик по СПУ – самолетному переговорному устройству – с тревогой сообщает, что передняя кабина не герметизируется. Он промедлил, все не мог поверить показаниям УВПД-15, указателя высоты и перепада давления, думал, что это ошибка прибора.

Я не обратил особого внимания, подумал, что сами разберутся, тем более за герметизацию отвечает помощник командира корабля. Сейчас будет доклад руководителю полетами о неисправности высотного оборудования, тот примет решение устранять неисправность в воздухе или даст команду на возврат. Мы выработаем топливо и произведем посадку. С кем не бывает? Поругают немного за плохую подготовку авиационной техники к вылету, а потом забудут.

Командир молчит, не хочет говорить по СПУ и знаками показывает мне: «Летим дальше». И я понимаю, что он имеет в виду: у нас есть шанс найти неисправность за 17 минут, пройдя 180 км до следующего поворотного пункта Островной на 4200 м. Такая простая человеческая психология: игнорируя указания инструкции по действиям экипажа в аварийных ситуациях, пытается самостоятельно придумать выход.

Командир дает указание правому летчику выявить неисправность. Андрей снимает подвесную систему и начинает осматривать герметичный круглый люк за креслом второго штурмана, потом

вокруг своего кресла покрутился – может быть, смотрел, утоплен или нет ККД – комбинированный клапан давления. От ККД зависит поддержание заданного давления в кабине в зависимости от высоты полета. Затем нагнулся и посмотрел на приборной доске внизу справа показания УППД. Кабина не герметизировалась. Мы подошли к поворотному пункту Островной, принятие решения – в набор до 8100 м. Я понимал, что причина не выявлена, второй летчик без маски – надо возвращаться. Смотрю на Валерку, машу рукой, показываю знаками, что дальше? Он в ответ: «Все будет хорошо» – без записи на магнитофон. Мне и в голову не приходит ничего плохого. Мы всегда думаем, что плохое – под водой ли, на земле, в воздухе – случается только с другими.

И тут замечаю, что у меня на приборной доске остановились часы – АЧС-1, механические авиационные, качество швейцарского прототипа. Они сочетают в себе вековую историю мастерства и простую красоту. За всю историю авиации никогда не ломались. Без них никак, а наручных нет. Я не суеверный, но это меня расстроило, что-то, думаю, не то, плохой знак. Прошу часы у Андрея. Он снимает свои электронные и передает мне. А мы уже в наборе две минуты, высота более 5000 м. Командир пилотирует самолет на руках, маска подтянута. Правый летчик усаживается в кресло и начинает двумя руками одновременно надевать подвесную парашютную систему. То есть наоборот, а не как положено, сперва одну лямку, потом вторую. У меня возникают сомнения: может, устал, пока искал неисправность, или начинается кислородное голодание? Потом успокоился. Андрей улыбается и застегивает парашютную подвесную систему. По времени от пункта Островной девять минут до выхода на заданную высоту 8100 м. Начинаю немного нервничать: почему не смогли найти неисправность высотного оборудования? Может, ККД открыт, а правый летчик посчитал, что он с земли утоплен на закрытие, и не проверил перед вылетом? Грубо говоря, у нас перепад в кабине не 04, а 02, на боевом. Значит, и высота в кабине на 8100 будет в пределах 5–6 км. Выглядываю из штурманской кабины, и сразу взгляд упал на Андрея – губы синие, а сам улыбается. Меня как обухом по голове: у него начинается кислородное голодание. А у самого в голове бред какой-то: вспомнил фильм про Валерия Чкалова, как экипаж летел в Америку через Северный полюс на Ан-25. Там есть эпизод, когда звучала постоянная просьба: «Экономьте кислород, экономьте кислород. Лететь долго, а кислорода может не хватить». Я говорю второму штурману:

– Саня, подай шланг от КП-24 Андрею, у него кислородной маски нет, пусть дышит через шланг.



Экипаж майора Баранова. Слева направо: командир экипажа Валерий Баранов, второй штурман Александр Губарев, помощник командира корабля (правый летчик) Андрей Бухарин, воздушный стрелок-радист Владимир Николаев, командир огневых установок Александр Антипин, техник самолета Николай Юрьев. Отсутствует штурман Вячеслав Карпов



Tu-163, заправка в воздухе



Фото часов АЧС-1

Перегрузка росла, гироскоп закрутился волчком: значит, крен больше 45 градусов, и его выбило. Лучи солнца били прямо в глаза, а недавно они были справа, на востоке.

Губарев снимает подвесную систему и маску тоже. Делает два шага, берет кислородный шланг и подает Андрею. Тот улыбается и отодвигает шланг рукой. Губарев бросает ему шланг на колени, разворачивается и уходит на свое место.

Когда Губарев упал, я не видел, отвернулся в это время. Оборачиваюсь – второй штурман лежит, а рука вытянута вперед под кресло, где расположен герметичный люк. Думаю, он решил еще раз проверить – может, винты не докрутили. Командир в норме, пилотирует, маска на месте... а глаза туманят, как будто пленка на них. Время выхода на заданный эшелон вышло, смотрю на высотометр, не пойму – высота 9700 м. Скорость 400 км/ч.

Начинает доходить, что сейчас свалимся. Спокойно сообщаю командиру, а потом кричу: «Добавь обороты, скорость падает!»

Командир добавил обороты, скорость начала расти. Чувствую: творится что-то ненормальное. Опасности не ощущаю, будто со стороны смотрю. Все внимание обращаю на командира. Последнее, что я видел: он медленно заваливается вправо, не выпуская штурвала из рук. Второй штурман лежит в проходе без движения. Правый летчик неловкими движениями пытается взять штурвал. О катапультировании я тогда даже и не думал. Мелькнула шальная мысль: попробовать взять штурвал у второго пилота и помочь Валерке снизить самолет до 4000 м, а там уж он очнется и сам будет делать посадку.

ПРЫЖОК

Перегрузка начала расти, гироскоп закрутился, как волчок: значит, крен больше 45 градусов, и его выбило. Лучи солнца били прямо в глаза, а недавно они были справа, на востоке. Все нереально. Будто в другом измерении. Нарастало ощущение, что это – конец, нет выхода, выжить нельзя.

Чисто автоматически я отъехал в кресле назад, подал вперед фиксаторы катапульты, но не выходит подножка и левый поручень. Крен растёт, перегрузка давит. Забыл подтянуть привязные ремни и застегнуть шлемофон. Сбрасываю люк. Решение на катапультирование было сложным. Я замер в кресле, а в голове мысль: все, что сейчас делаю, неправильно. Хорошо в идеале, когда по приказу командира покидаешь корабль.

Самолет теряет 700 метров, треск наполняет все пространство кабины. Сомнений не осталось – спасти экипаж невозможно, мы падаем. Пора уходить. Нажимаю ручки катапультирования. Отхода кресла и выхода из самолета не помню, потерял сознание. Но автомат АД-ЗУ, установленный на катапультном кресле, расчеканил замки привязных ремней через полторы секунды.

Прихожу в себя – падаю спиной вниз. Руки без перчаток, шлемофон сорвало вместе с кислородной маской, воротник летной демисезонной куртки прикрыв голову. Параметры катапультирования: высота 9000 м, скорость 800 км/ч, температура за бортом –56 градусов. Вижу, что падаю в каком-то керосиновом облаке и в хламе дюрэли. Первая мысль – что самолет развалился в воздухе через секунду после моего катапультирования. Борт в правом крене, с закруткой по спирали, при хорошей перегрузке меня выкинуло как пробку. И как только голова осталась целой? Уже потом подтвердили: в крене произошел помпаж двигателей, самолет перевернулся на спину. Происходит обратный подхват, кабина по 12-й шпангоут отваливается. Падаю ровно, не вращает и не крутит. Такое ощущение, что меня кто-то крепко держит на руках. Спортсмен по парашютному спорту я никакой. Сам знаешь, два раза в год, весной и зимой на тренировочных парашютах Д1-5У нас бросали, вытяжная фала открывала ранец парашюта. А потом – с трехсекундной задержкой, с медузой, с ручным открытием. За эти три секунды так накувыркаешься, не знаешь, где голова, где ноги. А тут ровно падаю, не чувствую встречного напора воздуха, словно в безвоздушном пространстве, без всяких усилий держу равновесие и дышу. Через некоторое время охватывает страх: не чувствую парашюта за спиной, как раньше на тренировках. Запаска – спереди на животе, основной сзади, на спине. Потом соображаю: мой боевой С-5К, на котором сидишь в кресле, – он должен где-то в ногах болтаться. Не вижу и не чувствую. Получается, что еще на земле перед вылетом в суматохе надел парашютную систему, но замок подвесной системы не закрыл. При отделении от катапультного кресла я просто выпал из него. А еще сколько падать? Ведь я уже труп! Жарко стало. И при этом тела не чувствую. Такое даже ужасом не назовешь, накатывает так, что вот-вот сойдешь с ума. Но время остановилось, а мозг работает, как сейчас сказали бы – хороший компьютер: всю панику отсек, одну злость оставил. Просовываю руку за спину, нахожу лямки от парашюта – сразу валит на бок. Убрал руку, восстановил падение на спине. И тут ужас переходит в радость, такую, что передать невозможно. Цепочка невезений закончилась, все будет хорошо! Пришло огромное желание дернуть кольцо, чтобы падение закончилось. Но тут же кто-то снова меня сдерживает: возвращается страх, в голове вопрос –

а какая высота у меня? Маски нет, кислородный аппарат КП-23 рассчитан на 17 минут подачи кислорода. Открою на большой высоте, спуск медленный, опять кислородное голодание, я его уже не вынесу. Надо ждать, когда комбинированный автомат парашютный КАП-3 введет в действие парашютно-спасательную систему на заданной высоте 4000 м. Падение с 9000 м со скоростью 50 м/с (180 км/ч) продолжалось две минуты, но они мне показались вечностью. Потом хлопок, меня подбрасывает, повисаю на стропах. Стропы захлестнули левую руку и правую ногу. Начинаю распутывать руку, а на кончиках пальцев повисли Андриюшины часы. Идиотская мысль: они электронные, могут замерзнуть, что я его матери отдам? Освободил ногу, осматриваю парашютную подвесную систему и не верю глазам: фиксатор не закрыт. Не зря я волновался, что мог выпасть из подвесной системы после отделения от кресла, было от чего. Пытаюсь его закрыть, но кто-то будто меня за руку схватил. Пот пробил, не стал трогать, от беды подальше. Крутнулся на парашюте с надеждой увидеть купола ребят. Всякое бывает: вдруг выбросило из кресел, да и радист со стрелком должны были покинуть борт. Нет, небо чистое, и только отдельные куски дюрэли, закручиваясь, беспорядочно сыпались на землю. Я начал готовиться к приземлению, осматриваюсь: все сумрачно, облачность баллов пять-шесть, но есть дыры. Вижу проталины от речек: на севере – Кабули, на юге – Сукпай. Подо мной сопка Цафактай, и где-то там должен быть самолет, но он скрыт пеленой. Слышу выстрелы. Хорошо, значит, есть люди. Потом оказалось, что это снаряды от пушки М-23 взрывались от огня.

Через 12 минут спуска чувствую ветер, он сносит меня левее от вершины вниз. Пытаюсь найти хорошую площадку для приземления. Вокруг корабельные сосны, внизу деревья повалены, все мелькает, как в калейдоскопе. Становится тоскливо: парашют неуправляемый, не разбиться бы о деревья при приземлении, это тебе не спортивное крыло ПО-9. И как нас учили: руки с передними лямками парашюта наперекрест, ноги вперед. Раз – и плавно приземляюсь на дерево. Не верится в удачу, постоянно чувствую, что кто-то ведет меня и спасает. Поднял голову и вижу, что парашют зацепился за верхушку сосны. Гляжу вниз – метров 10–15 до земли, а ствол голый. Вишу на ветке, как сосиска, сделать ничего не могу. В голове удары, будто молотом, пальцы отморожены, не гнутся, тело деревянное, и хочется спать. Но лес вдруг оживает скрипом стволов, начинается метель и отрезвляет меня. Подтянулся, сел на ветку. Достал НАЗ – неприкосновенный авиационный запас, бросил вниз, туда же и лодку. Спустился по стволу, прыгнул – снег по пояс.



Спасательный парашют С-5К



Хвостовая кабина Ту-16 (корма)

«Я попросил поисково-спасательную службу сходить на восток и посмотреть – может быть, кто из экипажа остался живой. Они подтвердили и ушли на поиск. Через некоторое время связались и ответили, что ничего не наблюдают, от аварийных станций сигналов нет...»

Достал из НАЗа спички, разжег костёр, согрел пальцы. Подсоединил батарею к поисковой радиостанции Р-855 УМ и включил на передачу. Используется она для связи в аварийных и поисковых ситуациях. Дальность обнаружения SOS с высоты 10 000 м достигает 300 км. Работает как АРК – автоматический радиокompас. Борт ПСС – поисково-спасательной службы – должен засечь предполагаемый район приземления.

ЖИВОЙ

Конечно, по инструкции ведущий должен был встать в круг и определить место падения ведомого, но, видимо, они растерялись. Хотя их стрелок и радист доложили, что наблюдают черный дым, а ведомого нет. Надо отдать должное майору Матюхину, он передал на КП ЦУА – командный пункт центра управления авиацией – в зонах ответственности Хабаровска предполагаемый район падения ведомого. Через 20 минут слышу гул самолета, по звуку – Ан-12, перехожу на прием по радиостанции и слышу:

– Авария, я такой-то, прием.

Я называю их позывной и прошу срочно доложить на точку, что штурман живой. Переживал очень за Свету, жену, она на днях должна была рожать. Пока там мое командование разберется, кто катапультировался, у нее точно проблемы будут.

Они тут же передали и опять связались со мной. Прошу их сходить на восток посмотреть – может быть, кто из экипажа остался живой. ПСС подтверждает и уходит на поиск. Через некоторое время выходят на меня и говорят, что ничего не наблюдают, от аварийных станций сигналов нет. Просят подождать, сообщают, что идет вертолет Ми-8. Спасатели вышли точно на купол парашюта. По радиостанции дают указания приготовиться к эвакуации. Условий для посадки нет. Спускают кресло, сел в него, застегнуть ремни не могу, руки ооченели. Помахал рукой – готов к подъему. Поднимают не вертикально, со смещением в сторону. Тянут через хвойные ветки, а на них огромные кедровые шишки и снег пушистый шапкой: красота! Не хочется верить, что рядом беда. Втянул меня в кабину полковник, так старался, что чуть руку не оторвал. Прошу экипаж сходить на восток посмотреть: может, найдется кто-то из экипажа или самолет. Командир вертолета говорит:

– Взгляни в окно, видимость – ноль. Мы, если честно, сами не знаем, где находимся. Тебе повезло, с первого захода на тебя вышли.

Я ему:

– Возьми курс 300 градусов, на Хабаровск выйдешь.

Он ухмыльнулся и, наверное, подумал, что взялся этот штурман неизвестно откуда, выпрыгнул, приземлился и еще подсказывает, куда лететь. А у меня просто было обостренное чувство. Доктор налил чуть-чуть спирта в маленький стаканчик, полковник поправил:

– Не жалей, плесни побольше, парню сейчас тяжело. Он как динамит, вот-вот взорвется.

Слава погрузился в воспоминания и замолчал. Я поинтересовался судьбой ребят с кормы – стрелка и радиста. Вопрос трудный и большой. Но ответ последовал мгновенно:

– По действующей инструкции по производству полетов на данном типе самолета только на высоте 4000 метров в случае аварийной обстановки без команды командира корабля экипаж самостоятельно может покинуть воздушное судно по своему усмотрению. Поэтому и я медлил и никак не мог принять решение на катапультирование, тем более дать команду корме. Все казалось, что это какой-то абсурд. Сомнения просто съедали меня. В самом начале маршрута командир запрашивал ВСР и КОУ, все ли у них в порядке с герметизацией. Их ответ был положительным, герметизация есть. Понимаешь? Рабочий момент. Беспокоиться причины нет, не горим и не падаем. Разве что болтанка достает, и ведущий из поля видимости пропал: только инверсионный след, стелющийся по кромке облаков, говорил, что он где-то рядом. Продолжаем идти в набор, готовлю данные по курсу и высоте для доворота по маршруту. Ясно слышу разговоры летчиков. Получается, что магнитофон МС-61 разговор записывает, значит, и корма слышит. Правый летчик говорит о герметичной крышке, которую техники могли не до конца закрыть, а командир предлагает ему сходить и посмотреть. Ребята в корме были обречены. Я катапультировался, когда самолет был в крене, потом он перевернулся, ушел на подхват и разломился на две части. Представляешь, какую перегрузку они приняли на себя? Превышающую в десятки раз вес человеческого тела. Они и пальцем пошевелить не могли. Возможность покинуть борт равнялась нулю.

Есть выводы комиссии 30-й Воздушной армии по причинам катастрофы. Первая: отказ перепускного клапана в системе регулирования давления – это ККД. Вторая: нарушение инструкции экипажем – это мы. Надо было доложить руководителю полетов о неисправности высотного оборудования и возвращаться домой.

Есть третья причина. При осмотре передней кабины летчиков после падения самолета поисково-спасательной службой полка обнаружено: кислородный шланг командира корабля по непонятным причинам не был подсоединен к инди-

видуальному кислородному прибору КП-24. Эти обстоятельства отнесли к разряду невыполнения инструкции летчиком по проверке работоспособности кислородного оборудования перед вылетом. С правым летчиком ясно – без маски. Все попытки найти ее между катапультным креслом и бортом самолета не увенчались успехом. Второй штурман не был готов к высотным полетам.

После катапультирования меня отправили в госпиталь, там замучили вопросами представители космических структур. ВВС и морская авиация тоже интересовались, как это я живой остался.

* * *

– Хабаровская ПСС хорошо сработала, меня нашли сразу. Потом метель, снегопад и только на третьи сутки обнаружили место падения самолета и тела ребят. Командира нашли в кресле за штурвалом. Второй штурман лежал недалеко в сугробе без парашюта. Командир огневых установок и воздушный стрелок-радист находились в обгоревшей хвостовой части – корме, в километре от передней кабины летчиков. Второй пилот, Андрей Бухарин, пропал. Его тело и парашют не были обнаружены. Только один человек верит, что он жив, – его мама. Материнское сердце не обманешь. А дальневосточная тайга большая, она умеет хранить тайны.

Мы немного помолчали, как это всегда бывает после горьких воспоминаний. Я был в смятении: как сказать Вячеславу, что он тоже подвергся воздействию кислородного голодания? Все его действия в полете указывают на это. Просто он оказался более выносливым. Уход ребят был нелепым. Но воздушная стихия не прощает ошибок. Гипоксия, или кислородное голодание – страшный враг для экипажей, летающих на больших высотах. Она проявляется у каждого по-разному: головная боль, сонливость, снижение скорости реакции, ухудшение слуха и зрения, тоскливое настроение или иногда, наоборот, беспричинная веселость. На высотах более 4000 м длительное кислородное голодание приводит к обмороку и в конечном счете к смерти. Но главное, что сами летчики не чувствуют, не осознают этого опасного состояния до самого момента потери сознания. Две причины порождают гипоксию в полете: неисправность кислородного и высотного оборудования.

– Слава, в полете у тебя тоже было кислородное голодание, – наконец ответил я, – но ты этого не признаешь.

– Не признаю, – коротко сказал он, – кислородного голодания у меня не было.

– Вот в этом, Слава, была беда всего вашего экипажа.



Остатки кабины, вид с горы Цафактай (февраль 1984 года)

При осмотре передней кабины летчиков после падения самолета поисково-спасательной службой полка обнаружено: кислородный шланг командира корабля не был подсоединен к индивидуальному кислородному прибору КП-24.

© Михайлов В. П., 2018



История статьи:

Поступила в редакцию: 05.10.2018

Принята к публикации: 28.10.2018

Модератор: Плетнер К. В.

Конфликт интересов: отсутствует

Для цитирования:

Михайлов В. П. 9000 метров до жизни // Воздушно-космическая сфера. 2018. №4(97). С. 106-115.