

OLD PHOTOGRAPHS

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

ABSTRACT | The article represents the memories of a military aviation officer who took part in Tu-16R missions to neutral waters to search and determine the location of the US Navy carrier strike group in 1970–1985.

Keywords: *carrier strike group, aerial reconnaissance, radio reconnaissance, Tu-16R, electronic warfare, aerial refueling*



СТАРЫЕ ФОТОГРАФИИ

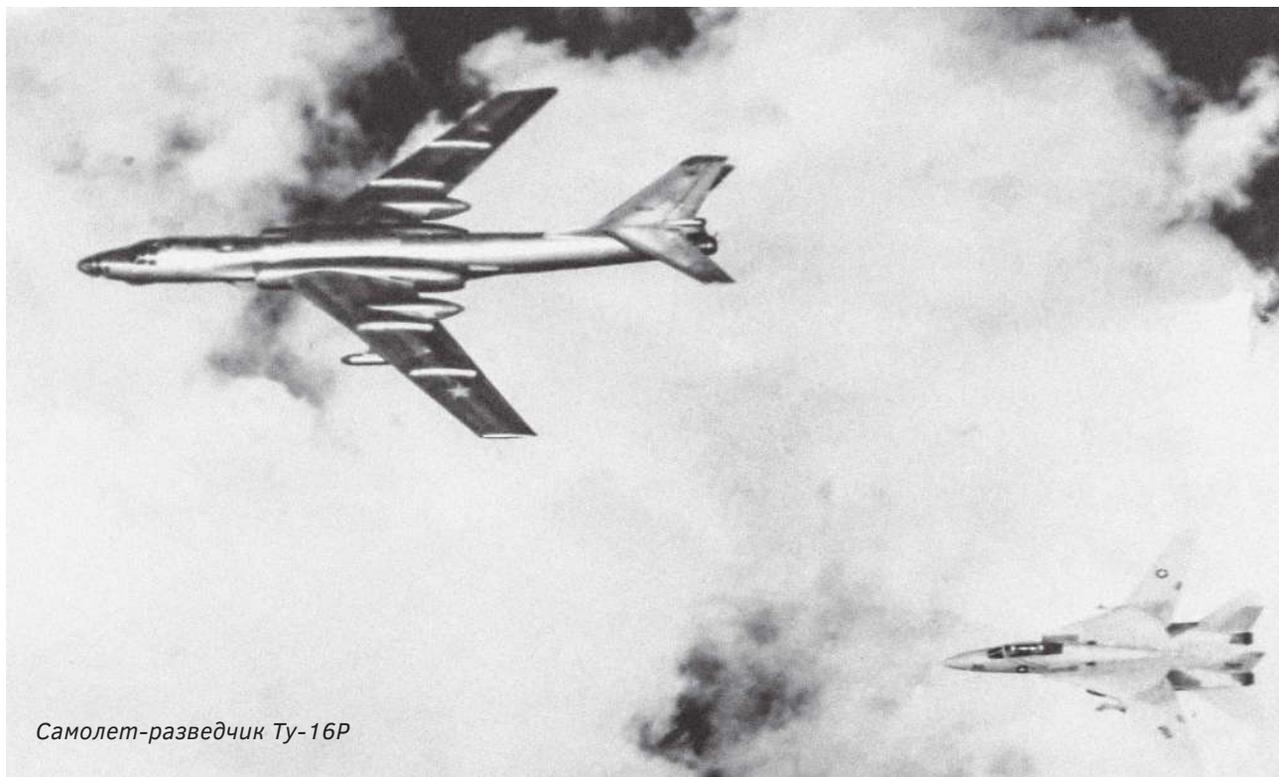


Владимир Петрович МИХАЙЛОВ,
подполковник авиации,
Москва, Россия,
mikhailovso@mail.ru

*Фотографии из личного архива
В.П. Михайлова, сделанные военными
летчиками во время боевых вылетов*

АННОТАЦИЯ | В статье представлены воспоминания летчика военной авиации, участника вылетов на Ту-16Р в нейтральные воды с целью поиска и определения местоположения кораблей авианосно-ударной группировки ВМС США в 1970-1985 гг.

Ключевые слова: *авианосно-ударная группировка, воздушная разведка, радиотехническая разведка, Ту-16Р, средства РЭБ, дозаправка в воздухе*



Самолет-разведчик Ту-16Р

Приходит время, когда по разным причинам человек заглядывает в свой альбом со старыми фотографиями. Я тоже заглянул и вернулся более чем на 40 лет назад, в мою военную молодость, во времена реальной холодной войны не только в политике, но и в воздухе.



Командир второй эскадрильи Ту-16Р подполковник Иван Васильевич Бешенов

Первой оказалась фотография командира второй эскадрильи подполковника Ивана Васильевича Бешенова. Снимок сделан во время полета на ТУ-16Р, но как-то неудачно, в профиль. Уже с высоты своих лет я с удивлением обнаружил тот факт, что на снимке он совсем молодой. А тогда,

в мои лейтенантские годы, казался мне ужасно старым. Его фамилия настраивала на то, что он грозен и суров. Нет, я ошибался. Хотя между собой летчики называли его Иван Грозный, в душе и в личной жизни Иван Васильевич был прост. Идя на службу, он надевал маску суровости, почему-то считая, что на выражение обычных человеческих чувств комэска не имеет права. Он оберегал свое внутреннее пространство так же, как оберегает монах свой храм. Но природа брала свое. Возвращаясь с задания, становясь на краткий миг самим собой, командир мог смеяться и рассказывать всем о каверзном случае, произошедшем с ним в нейтральных водах на спецзадании. Его заразительный смех звучал музыкой и разносился по всем стоянкам. В этот миг он был живое воплощение человеческого счастья. За это Иван Васильевич был всем по душе.

В 70-х годах американский авианосец «Энтерпрайз» встал на стоянку в нейтральных водах в районе Курильских островов. Нашли его сразу. Основная задача, поставленная разведотделом армии: сделать плановый снимок, то есть пройти над авианосцем и сфотографировать палубу. Были данные, что на корабле находятся новые палубные истребители F-14 Tomcat («Томкэт»), которые предназначались для замены истребителей завоевания превосходства в воздухе F-4 Phantom («Фантом»), а также перехватчиков F-10 IB, F-102 и F-106. Палубный вариант имел

складывающиеся консоли крыла, усиленные шасси и посадочный гак. Их геометрические данные были нам очень нужны.

При подходе к авианосцу «фантомы» облепили пару разведчиков, словно мухи. Под бомболюком стояли истребители, фотоаппараты закрыты, сделать плановый снимок не представлялось возможным. Выполнили два захода на цель вхолостую. Удалось только перспективное фотографирование, то есть с боку.

– Командир, горючего в баках только доползти домой, – доложил правый летчик.

– Тогда работаем, – без колебания ответил командир. – Экипаж, попробуем снижением скорости убраться «фантом» из-под бомболюка. Я так понимаю, скорость истребителя на высоте 600 м выше 400 км/ч.

– Даже очень выше, – подсказал штурман, Василий Романов, – в пределах 500 км/ч, иначе упадут.

– Вот и прекрасно, – уверенно сказал командир, – и, чуть помедлив, добавил, – приготовиться к выпуску шасси. Пока задание не выполним, никаких возвращений на базу.

Шасси командир действительно выпустил, до выпуска закрылков дело не дошло, а «фантом» растворился, словно его и не было.

– От греха подальше, – должно быть, решили асы, – от русских всего можно ожидать.

Фотографирование произвели, и с левым разворотом два Ту-16Р ушли к своим берегам.

– Командир, как-то непривычно на малых скоростях и малой высоте заходить на цель, – пробурчал правый летчик.

– Ясное дело, мы же не морская авиация. Это у них такой прием считается нормой. Истребители, кстати, тоже не гнушаются – обороты «малый газ», и смотрят, когда противник закачается и свалит в сторону. Вот у кого надо учиться, а то мы все больше над сушей, и поэтому как-то непривычно, – закончил разговор командир.



Перехват разведчика Ту-16Р палубным истребителем F-4 Phantom II («Фантом-2»)

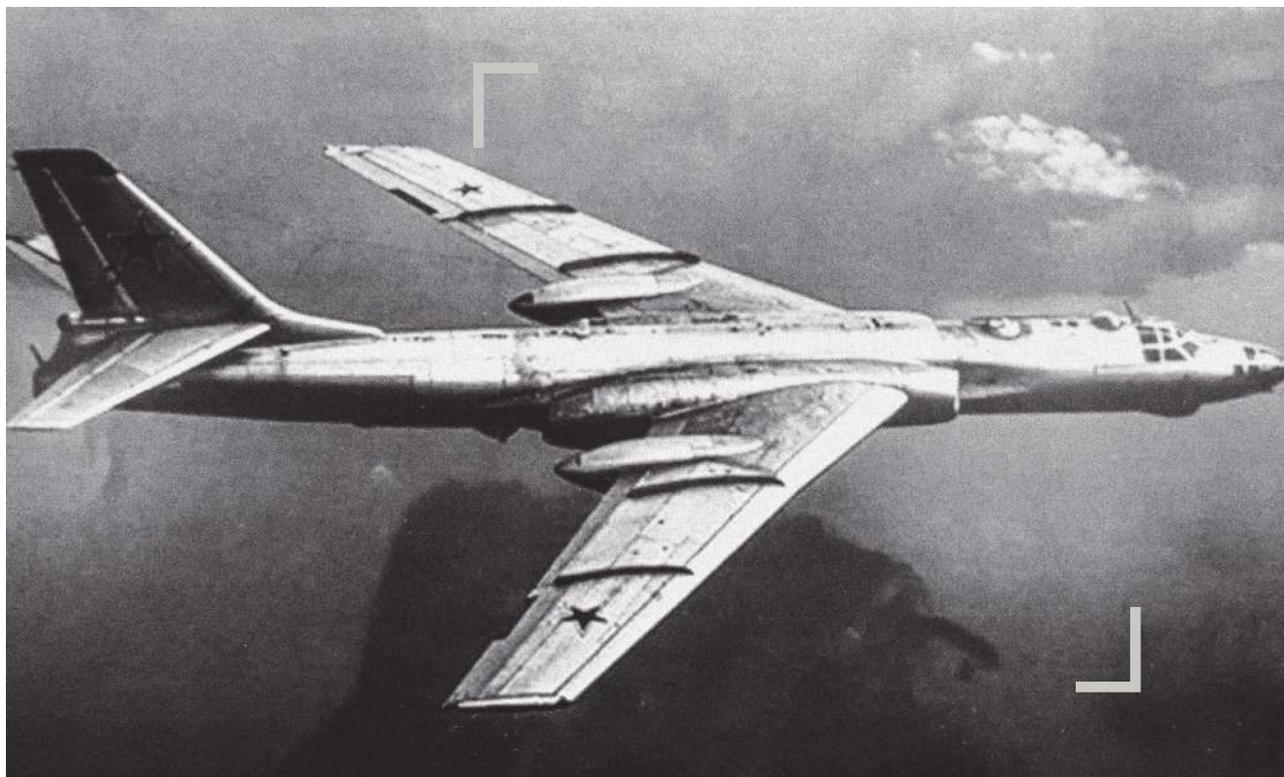
Владимир Петрович Михайлов, с 1970 года – оператор службы РЭБ, с 1977 года – начальник службы РЭБ эскадрильи, а с 1982 года – начальник службы РЭБ 219-го отдельного дальнего разведывательного авиационного полка (г. Спасск-Дальний, Приморский край), рассказывает о нелегкой летной работе в разгар холодной войны, о мастерстве и героизме пилотов, добывавших ценные разведданные в условиях острого противостояния, о курьезных и трагических эпизодах повседневной жизни военных летчиков. (Прим. ред.)



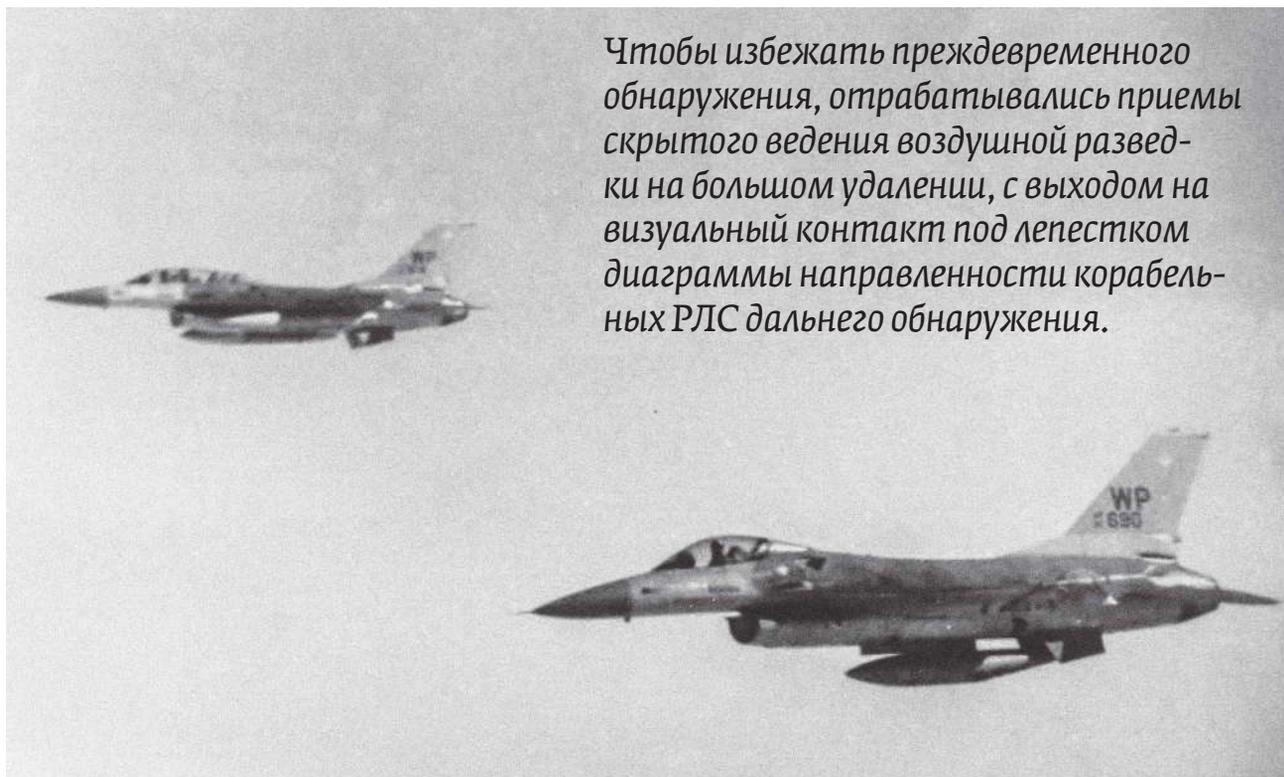
Атомный ударный авианосец ВМС США «Энтерпрайз»



Одинокая воздушная съемка фотоаппаратом АФА-42-20 истребителя F-4 «Фантом» под бомболюком разведчика Ту-16Р

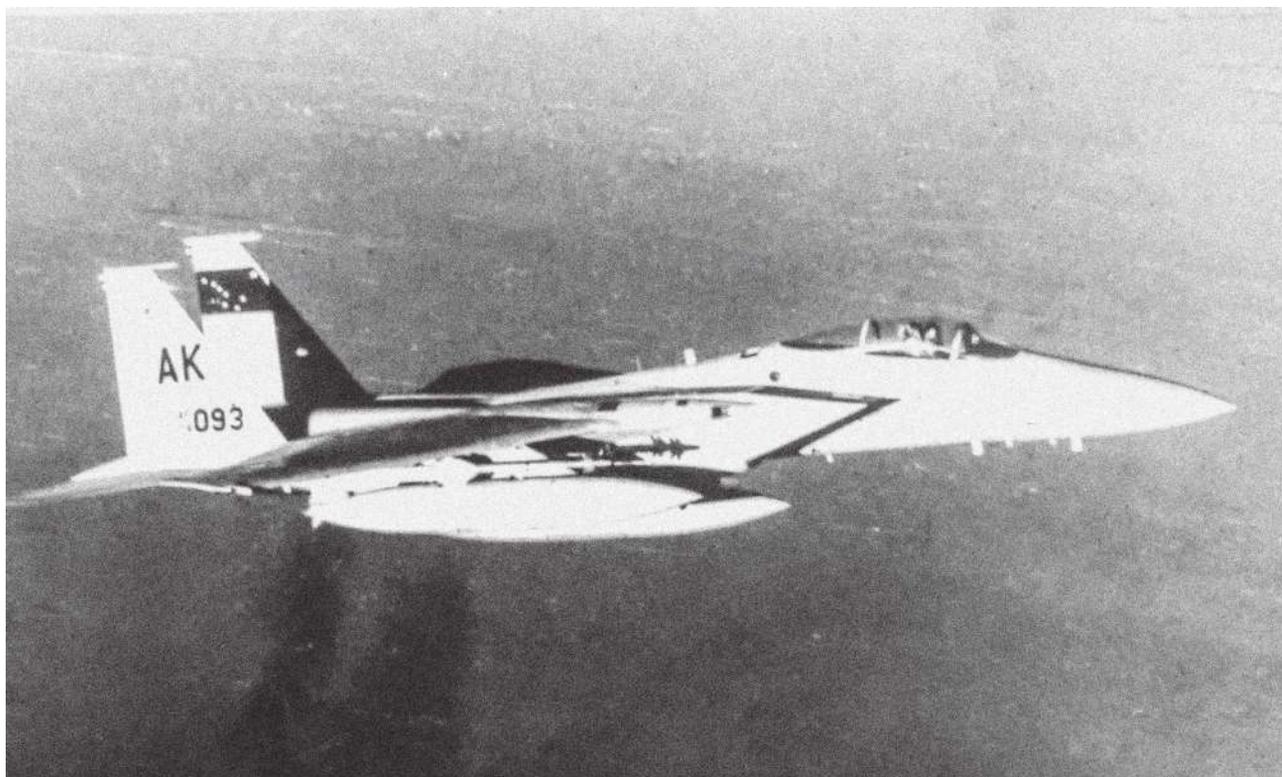


Разведчик Ту-16Р

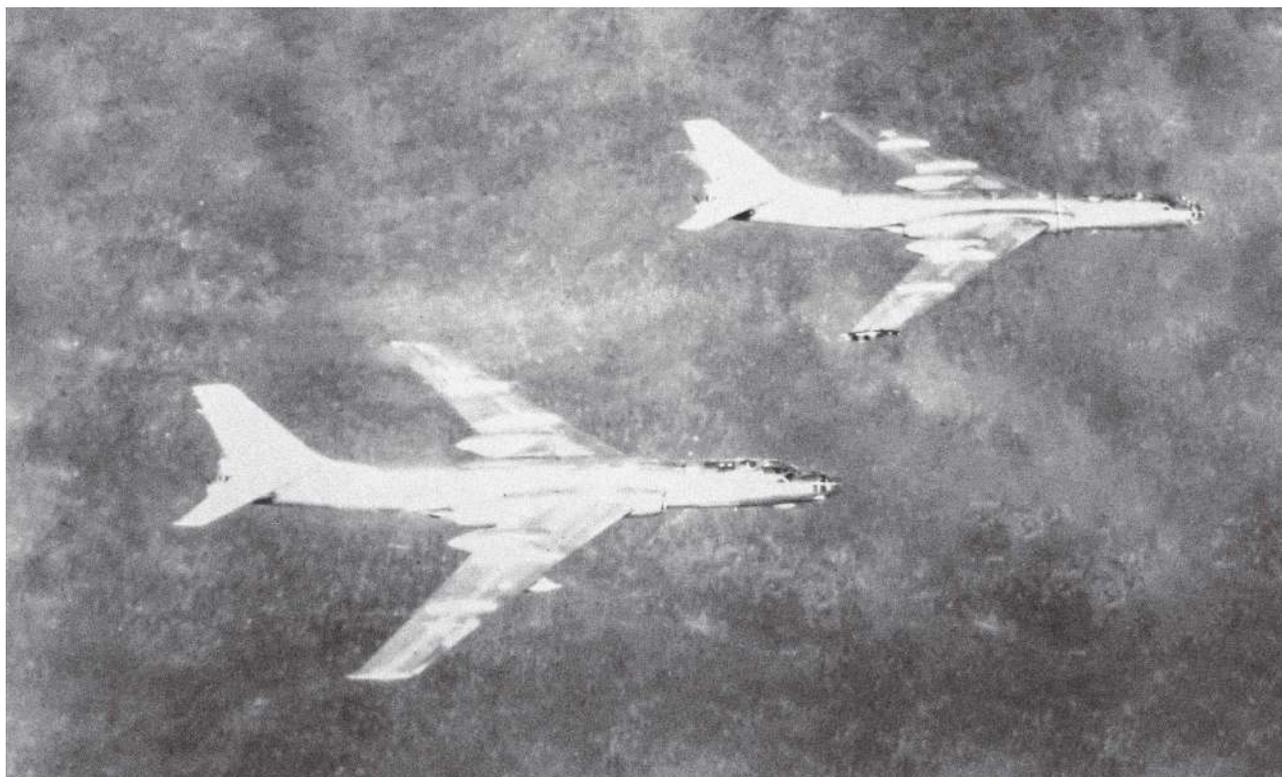


Чтобы избежать преждевременного обнаружения, отрабатывались приемы скрытого ведения воздушной разведки на большом удалении, с выходом на визуальный контакт под лепестком диаграммы направленности корабельных РЛС дальнего обнаружения.

F-16 Легкий многофункциональный американский истребитель 4-го поколения



Всепогодный истребитель четвертого поколения наземного базирования F-15 Eagle (Игл)



Заправка в воздухе разведчика Ту-16Р



Перехват разведчика Ту-16Р палубным истребителем F-14 Tomcat («Томкэт»)

Когда проявили пленку и сделали фотопланшет, все были изумлены и здорово повеселились. На палубе «Энтерпрайза» в походном положении стояло несколько знакомых истребителей типа А-7 Е – «Корсар» и «Фантом» F-4. Предположительно новые перехватчики морского варианта F-14 «Томкэт» отсутствовали.

Зато на пустой палубе, широко расставив ноги и подняв руку вверх с зажатым кулаком, сиротливо стояла одинокая фигура. Это был самый мужественный моряк во всем американском флоте, не испугавшийся русских разведчиков, имитирующих посадку ТУ-16 на авианосец.

Взгляд скользнул по другим фотографиям, где засняты однополчане, а также полеты самолетов: в строю парой, при выполнении заправки в воздухе и перехватов истребителями противника в нейтральных водах.

Вот он, Ту-16Р, во всей своей красе: длиной 35 метров, размах крыльев 33 метра, а высотой более 10 метров. Заправка самолета составляла 36 тонн керосина, максимальная взлетная масса борта 79 тонн. Дальность полета без дозаправки в воздухе около 5 тыс. км. На вооружении семь 23-миллиметровых пушек АМ-23, три спаренные башенные установки с дистанционным управлением и одна неподвижная пушка в носовой части. Боевая нагрузка разведчика – три тонны осветительных бомб для проведения ночного фотографирования. Все-таки это особый само-

лет – разведчик. Он оснащен фотооборудованием, которым управляет штурман, для плановой воздушной съемки и для маршрутного фотографирования площадей. Для перспективной съемки, то есть сбоку, с левого борта установлен один фотоаппарат. А у второго штурмана на экранах РБП-4 есть встроенный фотоаппарат ФАРМ-3, который в автоматическом режиме выполняет съемку всего маршрута полета.

Но самое главное, самолет оборудован средствами РЭБ, автоматическими станциями радиотехнической разведки и детальной разведки. Именно по этой станции оператор РТР определяет местоположение кораблей авианосно-ударной группировки ВМС США. Такие контакты с морской группировкой, как правило, сопровождаются перехватами американскими истребителями наших воздушных разведчиков. Чтобы избежать преждевременного обнаружения, обрабатывались приемы скрытого ведения воздушной разведки на большом удалении, с выходом на визуальный контакт под лепестком диаграммы направленности корабельных РЛС дальнего обнаружения. На авиационном жаргоне – нырнуть под лепесток РЛС и стать невидимкой. Это и есть основная задача оператора РТР – рассчитать траекторию снижения самолета-разведчика и выйти на цель для ее фотографирования еще до перехвата палубными или наземными истребителями. Развед-

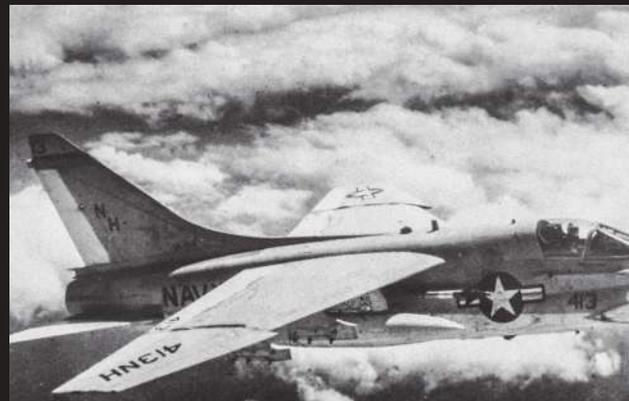
чики использовались в интересах как сухопутных войск для вскрытия дислокаций РТВ ПВО, так и флота. Причем именно в последнем случае их возможности раскрылись более широко, особенно при поиске корабельных соединений и отдельных судов вероятного противника, когда Ту-16Р работали в качестве самолетов целеуказания для ракетносцев. А вот для большего радиуса действий в полосе противника самолет-разведчик оснастили системой крыльевой заправки топливом в воздухе, что увеличило дальность полета на 1300 километров. Это, в свою очередь, увеличило объем разведывательной информации о надводной обстановке в Мировом океане.

Заправлялись в воздухе летчики мастерски, в любых условиях, а в критических ситуациях принимали правильное решение и всегда выходили победителями.

Главное, чтобы левое крыло самолета мягко легло на шланг. Продавить, отойти вправо. Самая сложная и напряженная работа при заправке в воздухе – шланг в захвате, выравнивание скоростей заправляемого самолета и танкера, дать шлангу пройти восемь метров до стыковки с патрубком топливоприемника и не порвать его. Затем самолет выводят на уровень переднего наконечника шланга и плавно, с ювелирной точностью, входят в строй заправки со скоростью потяга шланга. Два корабля в строю заправки. Когда в горизонтальном полете в течение 12 минут, а то и больше, нужно удерживать 70-тонную машину в строю – это одно. Но в сцепке – совсем другое дело. Малейшее отклонение от курса – и самолет оказывается под ударами упругих струй, идущих от воздушного танкера. Многие экипажи не смогли увернуться от такого воздушного молота. Машина становилась неуправляемой, переворачивалась в воздухе и падала вместе с экипажем.

От потерь было не уйти и во время учебно-тренировочных полетов, и при выполнении заданий в нейтральных водах. Вспоминаю неординарные случаи исчезновения экипажей в разведывательных полетах.

В 1964 году не вернулся из полета экипаж майора Кожарина, выполнявший разведку на Ту-16Р авианосца ВМС США в акватории Японского моря. Спустя четыре года, в 1968-м нелепо погиб экипаж подполковника Плиева при разведке авианосца ВМС США «Эссекс» в Норвежском море. Через семь лет не вернулся из воздушной разведки авианосца ВМС США в акватории Японского моря Ту-16Р с экипажем майора Каразова. В 1973 году произошел вообще неординарный случай. Экипаж Ту-16Р выполнял очередной разведывательный полет по поиску



Палубный штурмовик A-7E Corsair



Оператор РТР лейтенант В. Михайлов

Малейшее отклонение от курса – и самолет оказывается под ударами упругих струй, идущих от воздушного танкера. Многие экипажи не смогли увернуться от такого воздушного молота. Машина становилась неуправляемой, переворачивалась в воздухе и падала вместе с экипажем.



Учебно-боевой двухместный южнокорейский истребитель F-5F

авианосной ударной группы во главе с авианосцем ВМС США «Джон Кеннеди», когда с его палубы поднялся истребитель «фантом». На высоте 200 метров американский истребитель перехватил Ту-16Р и занял место под правой консолью крыла разведчика на расстоянии меньше метра. При выходе вперед-вверх «фантом» ударил наш самолет килем, пробив в двух местах обшивку. На поврежденной машине экипаж подполковника Свиридова возвратился на свой аэродром.

Я вспомнил, как в 1984 году пара разведчиков вылетела на поиск точного нахождения авианосной группировки в районе Восточного побережья островов Японии. Тогда командиром полка был полковник Владимир Филиппович Бычков. Полк подняли по тревоге. Летный состав собрали в классе предполетной постановки задач. Бычков коротко довел до летного состава сведения о военной и политической обстановке на нашем дальневосточном театре военных действий. Напомнил, что еще в 1983 году на Дальнем Востоке обострилась военная напряженность с Америкой. В советское воздушное пространство заходили американские самолеты, выполняющие тактические бомбометания по островам Курильской гряды. Американские фрегаты вторгались в советские территориальные воды, а авианосцы «Мидуэй» и «Энтерпрайз» подходили к Вла-

дивостоку. И все эти обострения происходили на фоне инцидента в сентябре того года, когда наши коллеги, истребители-перехватчики воздушных целей, сбили южнокорейский «Боинг-747». А в марте 1984 года наша атомная подводная лодка «К-314» столкнулась с авианосцем «Кити Хок». Вот тогда Рональд Рейган, президент Соединенных Штатов Америки, объявил: «СССР – империя зла!» В то время, по данным внешней и космической разведок, авианосная группировка АУГ ВМС США, в составе которой находились авианосцы «Мидуэй» и «Энтерпрайз», с группой охранения следовали в военно-морскую базу Йокосука – якобы для проведения американо-корейских учений. Но, предположительно, местом нахождения группировки был остров Хонсю.

Ведущий – командир второй эскадрильи подполковник Лев Антонов – и ведомый – командир отряда майор Виктор Шарников – нашли авианосцы в Цусимском проливе. «Мидуэй» и «Энтерпрайз» стояли как на ладони, без прикрытия кораблей охранения. Антонов снизился до 600 метров и отработал фотографирование двух целей, а Шарников в это время на 1200 метрах бороздил небо. Потом Антонов уходит на эшелон 1200 метров, а Шарников занимает эшелон 600 метров и тихоночко крадется к «Энтерпрайзу» для планового фотографирования – в сопровождении пары

«фантомов». А на палубе авианосца – готовые к взлету два F-14 «Томкэт». Ведущий понял, что американцы готовят воздушный клинч для разведчика.

Он вышел на внешнюю связь и предупредил Шарникова о возможной провокации. Тот только и сказал одну фразу: «Пробьемся!» За километр до кормы авианосца сопровождающие Ту-16Р истребители F-4 веером разошлись по разным сторонам, но в это же время на взлет пошла пара F-14.

Ведущий F-14 после взлета ушел на горизонтальный полет, а ведомый воспарил в небо свечкой перед носом Ту-16. Потом они поменялись местами на высоте прохода разведчика, да так, чтобы Ту-16 попал в струю реактивных двигателей. словно в увеличительное стекло, летчики увидели два факела от двигателей истребителей прямо перед собой – один сверху, другой снизу. Воздушные ножницы из реактивных струй били по фюзеляжу. Это в состоянии перевернуть самолет-разведчик, как пушинку, если равномерно направить струю на всю площадь. Они промахнулись. Но все же самолет Шарникова начало корезить и рвать на части, потом послышался тонкий свист, и стрелка на манометре подтвердила точный диагноз – отказ левого двигателя. В эфире прозвучал тревожный голос ведомого разведчика: «Помпаж левого двигателя». Потом – звенящая тишина. Самолет ведомого экипажа медленно уходил к воде. Через несколько долгих секунд в эфире прозвучали долгожданные слова: «Произвел запуск двигателя!» Он вышел из этой сложнейшей ситуации победителем!

На протяжении более 30 лет Ту-16 были на острие холодной войны. Эти самолеты совершали дальние рейды над Тихим океаном и в Атлантике. Одно из заданий получило название «Полеты за угол». Так, с легкой руки летчиков, называли рейды на разведку авианосных соединений вокруг Скандинавии, в Атлантике и в районах Дальнего Востока. Всего было построено 1511 самолетов. Потеряно в катастрофах 122 самолета. Погиб 591 человек летного состава. В 1960–80-х годах небо холодной войны оказалось особенно горячим. В противостоянии над океаном погибло немало летчиков – и русских, и американцев. Список инцидентов в воздухе бесконечен, но о них мало кто знает. Правда о многих из этих происшествий до сих пор хранится в секретных архивах.



Командир отряда Ту-16Р майор В. Шарников



Палубный истребитель F-14 Tomcat («Томкэт»)

© Михайлов В. П., 2018



История статьи:

Поступила в редакцию: 12.07.2018

Принята к публикации: 02.08.2018

Модератор: Плетнер К. В.

Конфликт интересов: отсутствует

Для цитирования:

Михайлов В.П. Старые фотографии // Воздушно-космическая сфера.

2018. №3(96). С. 116–125.