

THE ANVIL IN THE SKY



НЕБЕСНАЯ НАКОВАЛЬНЯ

Vladimir P. Mikhailov,
Aviation Lieutenant Colonel,
Moscow, Russia,
mikhailov50@mail.ru



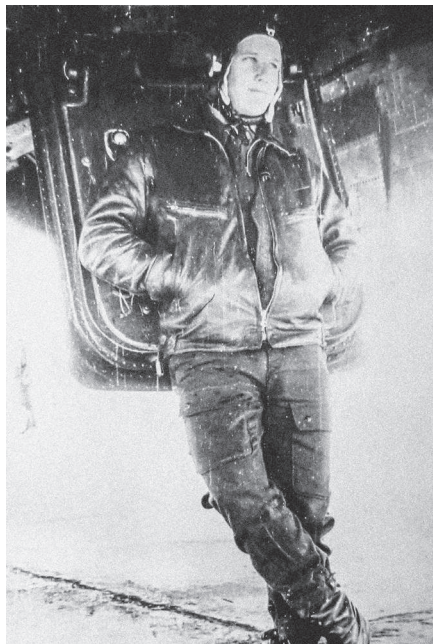
Владимир Петрович МИХАЙЛОВ,
подполковник авиации,
Москва, Россия,
mikhailov50@mail.ru

ABSTRACT In April 1970 a Tu-16R reconnaissance aircraft disappeared without trace amid poor weather conditions over one of the Siberia areas. Before disappearance the pilots reported that they were observing UFO. Seven years later, in September 1977, a pair of Tu-16R reconnaissance aircraft met with the same meteorological conditions during a weather flight. The crews made their best to survive in the zone of heavy showers, powerful ascending and descending airflows, frontal thunderstorm and tornado. The secret of the bomber disappearance in 1970 was revealed a great deal.

Keywords: a Tu-16R reconnaissance aircraft, poor weather conditions, cumulonimbus clouds

АННОТАЦИЯ В апреле 1970 года над одним из районов Сибири в сложных метеоусловиях бесследно пропал бомбардировщик Ту-16Р. Перед исчезновением летчики доложили, что наблюдают НЛО. Через семь лет, в сентябре 1977 года, пара самолетов-разведчиков Ту-16Р, выполняя разведку погоды в том же районе, попала в похожие метеоусловия. Оказавшись в зоне сильных ливневых осадков, мощных восходящих и нисходящих потоков воздуха, фронтальных гроз и смерча, экипажи приложили все силы и умения, чтобы выжить. Тайна исчезновения бомбардировщика в 1970 году во многом прояснилась.

Ключевые слова: самолет-разведчик Ту-16Р, сложные метеорологические условия, кучево-дождевые облака



Самолет-разведчик Ту-16Р

ВЫХОД ИЗ-ПОД УДАРА

Авиационный полк дальних разведчиков Ту-16Р был поднят по тревоге. Аэродром пришел в движение — машины готовились к вылету, экипажи получали предполетные указания. Первая задача: полк «дальников» должен перебазироваться по поступившей команде: «Выход из-под удара». Необходимо поднять армаду самолетов-разведчиков, танкеров и увести в безопасное место. Одним из основных приемов сохранения авиации и личного состава перед началом военных действий или после проведения результативных бомбардировочных ударов по целям противника, для предотвращения наступательного или ответного удара является перебазирование вся авиация выводится в глубокий тыл на запасной аэродром.

Времени оставалось мало. Один за другим экипажи уходили в небо. Поставленная задача выполнена. Вторая — проведение воздушной разведки согласно плану учений будет выполняться по команде руководства воздушной армии, но уже с другого аэродрома.

ПОДГОТОВКА К ВЫЛЕТУ

Аэродром Белая¹ принял экипажи как добрых соседей. Техники осматривали и готовили самолеты. Вылет завтра поутру. В связи с плохими метеоусловиями командиром полка принято решение: ведущим пойдет майор Владимир

Филиппович Бычков перспективный офицер, только из академии, опытный летчик. Штурман майор Казаков. Ведомым назначен экипаж капитана Андрюшина.

Серое утро намекало на то, что в обед будет не лучше. Но грязные облака и мелкий дождь не освобождают летчиков от выполнения поставленной задачи.

Пара Ту-16Р по плану, с трехминутным интервалом, вылетела на разведку погоды. Цель — добыть метеоданные по маршруту полетов и доложить на КП. От них зависел вылет полка и успешное проведение мероприятий.



Старший лейтенант Николай Чесанов

Полк дальней разведывательной авиации в полной боевой готовности ждал своего часа, чтобы по плану учений пройти вдоль китайской границы в воздушном пространстве Монголии и провести разведку возможностей ПВО сопредельного государства радиолокационными и радиотехническими средствами. Выполнив задачу, они должны уйти на полигон Литовка и нанести бомбовый удар по условному противнику.

ГЛАЗ ДРАКОНА

На эшелоне 1000 метров разведчики погоды вошли в плотные облака и пробili их только на высоте 7000 метров. Занимая рабочий эшелон 9000–9300 метров, летели в простых метеоусловиях. А вот выше этого эшелона, в пределах полутора километров, началась сплошная облачность.

— Командир, прошли ленточку. Вошли в воздушное пространство Монголии, — доложил штурман.

Страна гор и безбрежных степей проплывала где-то внизу, прикрывшись облачной завесой. Неожиданно резко трянуло, будто наравались на невидимое препятствие. Началась болтанка. Стена грязно-серых облаков, закручиваясь, поднималась снизу и росла. В это же время нечто происходило с верхней сплошной облачностью: она медленно сползала краями вниз, формируя идеальную полусферу. В оставшихся небольших просветах показались мерцающие звезды, которые насыщали утренний сумрак фиолетовым. Болтанка усилилась, вместе с ней надвинулась зловещая темнота. Самолеты оказались в своеобразном туннеле. И только по курсу снизу сквозь облака открылось окошко, через которое лился яркий свет.

— Командир, смотрите, вон то светлое пятно среди облаков, оно нам подмигивает!

— Штурман, это не пятно, это глаз дракона. А мы, кажется, уже в его пасти.

— Где мы? — спросил правый летчик лейтенант Чесанов, крутя головой по сторонам.

— В пасти у дьявола! Надо срочно выбираться. Потому что если она захлопнется, мало не покажется. Мы вошли в грозовой фронт. Штурман, обойти его сможем?

— Исключено, командир. На экране РБП сплошные засветки. Нам коридора не хватит. Надо возвращаться обратно, пока этот шквал не смел нас со своего пути.

— Понятно. Значит, учения переносятся по метеоусловиям, а запланированный вылет полка отменяется из-за грозовых облаков. Не наш день, разочарованно произнес командир. Сегодня



ВЫХОД ИЗ-ПОД УДАРА В ИСТОРИИ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Наступательный, или упреждающий, удар.

Главными целями немецкой авиации при ударе по советским аэродромам 22 июня 1941 года были склады ГСМ, а также взлетно-посадочные полосы, узлы управления и связи, стоянки спецтехники, казармы личного состава. Самолеты уничтожались в последнюю очередь. После удара бомбардировщиков не пораженные бомбами цели — стоянки самолетов уничтожали пушками. Пилотов, проживавших вне аэродрома и поднятых по тревоге, убили немецкие диверсанты.

Ответный удар. В начале июня 1944 года самолеты-бомбардировщики союзников были размещены на секретной взлетно-посадочной полосе под Полтавой для увеличения дальности полетов. Военная миссия — 200 летающих крепостей Boeing B-17 Flying Fortress — под эгидой операции «Фрэнтик», совершив два вылета, провели результативные бомбардировки венгерского города Дебрецен и группировки румынских частей Третьего рейха. Но они не учли фактор ответного удара.

22 июня 75 немецких бомбардировщиков Heinkel одним удачным налетом уничтожили 64 Boeing B-17 Flying Fortress, несколько истребителей, 25 советских транспортников и оружейные склады. Для США потеря такого количества стратегических бомбардировщиков оказалась тяжелым ударом. Программа «Фрэнтик» была полностью свернута.

Вид кучево-дождевых облаков Cumulonimbus incus называют также «грозовая наковальня». При попадании в зону этого атмосферного явления в самолете отказывают пилотажные и навигационные приборы – нет возможности ориентироваться, не видно ни солнца, ни звезд, ни земли. Гроза снизу – наковальня, гроза сверху – молот, а корабль – посередине. До какой степени будет расплюсчен самолет, никто не знает. Воздушный смерч настолько силен, что все попавшее в него ломается и крошится, а после выбрасывается чудовищной центробежной силой в разные стороны.



праздник у синоптиков! Насколько помню, вперые угадали погоду.

Внезапно яркий свет от разряда грозы озарил все вокруг — мелькнул зажженной спичкой и исчез. В нужном направлении полета сгущалась угрожающая темнота, и она стала главным фактором в решении командира. Он вышел по внешней связи и дал команду:

— Впереди сплошной грозовой фронт. Обойти не сможем. Возвращаемся на базу по метеоусловиям. Радистам по дальней связи доложить об изменении маршрута.

Два Ту-16Р плавно легли в левый разворот, чтобы встать на обратный курс. Через несколько минут поступил доклад штурмана:

— Командир, мы, кажется, опоздали — выход закрывается. Грозовой фронт может соединиться.

— Это то, о чем я говорил. Дракон подмигнул и вот-вот захлопнет пасть. Тогда ему останется лишь проглотить нас. Что будем делать, штурман?

— Мое мнение — вернуться на прежний курс. По расчетному маршруту погодные условия лучше, в его голосе слышалась неуверенность, там мы видели свет в разрыве облаков, который вы назвали «глаз дракона». Туда можно уйти.

Как понять, правильно ли решение, когда на его принятие всего несколько секунд? Майор Бычков скомандовал радистам сообщить на КП о возвращении на прежний курс в связи с ухудшением метеоусловий и получить подтверждение. Два воздушных корабля, по возможности тесно при-

жавшись друг к другу, летели к яркому свету в маленьком окошке — это была единственная возможность, предоставленная им стихией.

Через несколько секунд экипаж замер, не понимая, куда исчезла болтанка, где разряды грома и сверкания молний? Летчики молча наблюдали, с какой невероятной скоростью сдвигаются стены черных облаков снизу и сверху, сокращая пространство туннеля, в котором они летят. Звук работающих двигателей казался странным в полном безмолвии. Они еще не знали, что через несколько секунд их жизнь будет зависеть от мощи стихий, от надежности корабля, от их собственно-го профессионализма.

Неведомая сила, обхватив многотонную машину, начала бросать ее из стороны в сторону. Черно-серые волны катились на них сверху. Внизу, спиралью подгоняя друг друга, шел девятый вал из облаков, дождя и молний. Турбулентность закручивала слои воздуха в гигантскую воронку.

Липкий страх охватил командира. Он ясно вспомнил катастрофу Ту-16, произошедшую семь лет назад, в апреле 1970 года. Она была странная, потому и врезалась в память. Бомбардировщик Ту-16 перегоняли с аэродрома Шайковка Калужской области на Дальний Восток, аэродром Кневичи. Промежуточным пунктом для дозаправки была авиабаза Белая. Самолет пропал над одним из районов Сибири, и перед исчезновением летчики доложили о наблюдаемых НЛО. Видимо, крепко досталось экипажу бомбардировщика, пытавшемуся, по всей видимости, уйти от грозово-

го фронта, если им привиделись инопланетяне, и они доложили об этом на КП. На это не каждый способен решиться. В поисках района предполагаемого падения участвовало 20 бортов. Результатов они не дали.

Именно с него, аэродрома Белая, сегодня они и взлетели для проведения разведки погоды. Жуткое совпадение. Возможно, район гибели перегоняемого бомбардировщика — их район полета, да и метеоусловия, судя по всему, были такие же. Что же, повоеюем. Нас просто так не возьмешь!

Командир нажал на кнопку СПУ и спокойно сказал:

— Учитывая ситуацию, в случае отказа связи каждому члену экипажа действовать самостоятельно по обстановке.

И вдруг их с огромной скоростью понесло по тоннелю, в конце которого уже едва брезжил свет. Самолет то поднимался, то падал в никуда. Двигатели выли, меняя интонацию, но все же тянули воздушную лодку, как бурлаки по ухабам и волнам строптивой реки. Сквозь треск и раскаты грома слышался голос радиста:

— Связи с землей нет.

И последняя фраза командира — как круг утопающим: «Экипаж, экипаж...» — утонула в артиллерийском грохоте.

Черные облака меняли конфигурацию и окраску при каждой вспышке молнии. За секунды из воздушных скал и величественных гор стихия лепила и другие сказочные фигуры: драконов, воинов, хищных зверей и птиц. Они словно вышли из мифов и легенд, чтобы сокрушить простых смертных. Вместе с ветром и воздушными потоками, ломая самолету крылья, кидали его то вниз, то вверх, будто пытаясь опрокинуть на спину, чтобы обездвижить, а после пожить своей добычей. Но ничего не выходило. Тогда они начали метать огненные стрелы.

Грозовой разряд ударил в антенну связи и через бронированный кабель вошел в радиостанцию, устроив пожар в кабине радиста. Страха за свою жизнь у командира уже не было. Зато была злость на то, что нельзя напоследок набить физиономию всесильному чудовищу или хотя бы разочаровать его. Корпус лайнера корежило и выкручивало, как в центрифуге, он стонал и скрипел, но все же шел к светлому пятну в конце тоннеля. Там выход. Там жизнь и спасение.

Штурман, развернувшись в катапультном кресле, выглянул из своей кабины и посмотрел на командира. В его глазах застыли тревога и ожидание. Командир, прочитав немой вопрос, кивнул: «Все будет в порядке». Пусть ребята видят, что не так уж и страшен этот разъяренный дракон.



После явного поражения США во вьетнамской войне Москва откровенно воспринимала Китай — особенно в свете даманских событий — как врага номер один в азиатском регионе. Опасаясь, что в ходе начавшейся войны китайцы подавят Вьетнам, в Кремле отреагировали быстро и жестко. На территории Монголии, которая в Пекине уже давно воспринималась исключительно с позиции удобного советского плацдарма для атаки Китая, начались демонстративные масштабные маневры советских войск. Одновременно были приведены в боевую готовность дивизии Забайкальского и Дальневосточного округов. На территорию Монголии срочно перебрасывались дополнительные войска.

В феврале 1979 года было создано Главное командование войск Дальнего Востока — по сути, фронтовое объединение Забайкальского и Дальневосточного военных округов. В марте 1979 года транспортной авиацией сюда была переброшена элитная дивизия ВДВ. Преодолев 7000 километров, на аэродромах Монголии приземлилась почти тысяча самых современных самолетов, противопоставить которым китайские ВВС и ПВО в то время ничего не могли. Большие маневры марта 1979 года фактически позволили СССР выиграть локальную войну. Военная операция Китая закончилась выводом его вооруженных сил с территории Вьетнама.

— Командир, указатель скорости и высотомеры отказали, — доложил правый летчик.

— Знаю. Следи за оборотами двигателя.

Стрелки на приборах устроили сумасшедшую пляску. Только авиагоризонт, кряхтя, справлялся со своей нелегкой работой, показывая, где земля, а где небо, временно превратившись в поводыря для ослепшего и оглохшего пилота.

— Только бы вырваться, — шептал командир. Он понимал, что поединок уже выигран. Только бы не сглазить. Осталось чуть-чуть, они уже подходят к точке смены эшелона. Пора убираться из этого измерения, где не работают физические законы.

НЕТ ВЕДОМОГО

— Командир, разрывы облачности под нами. Смена эшелона до 4000 метров, доложил штурман.

Командир чуть прибрал рычаги управления двигателями и отклонил штурвал, заставляя самолет плавно уйти вниз. На мгновение летчики почувствовали себя невесомыми. Капризные облака за бортом словно по команде облепили машину белым пухом, втягивая ее в замкнутое пространство. Штурман начал отсчет высоты, сравнивая показания барометрического высотомера с показаниями радиовысотомеров: восемь тысяч, семь...

Впереди по курсу в безмолвном белом туннеле уже нарождались слоисто-кучевые ржаного цвета облака. И чем ниже, тем более их бесформенное нагромождение становилось похоже на сказочные золотисто-фиолетовые башни и куполообразные вершины небесных храмов. Привычный взгляд на пилотажный прибор вертикальная скорость снижения 10 метров в секунду. Уже пора вываливаться из облаков. Но их покров все еще плотно окутывал корабль. Удары перемещающихся воздушных потоков беспорядочно сыпались со всех сторон, но не с такой силой, как раньше. Четко слышалась невыносимая какофония из скрежета металлических узлов самолета и сверлящего свиста реактивных двигателей. В разрывах облаков образовалась светлая часть, сквозь которую показался бледный, водянисто светящийся диск. Еще пару минут снижения, и вот она — земля, проплывает под их ногами, рисуя ландшафты гор, рек и степей на многие сотни километров.

Болтанка уменьшалась. Последний салют гроз — будто в их честь прозвучал вдалеке. Тишина наступила как-то неожиданно и ошеломила. Несколько минут пребывания на небесной наковальне изменили и состарили экипаж. Что чувствует человек, когда покидает пределы реального мира, а после чудом возвращается обратно? Прежде всего, пугает неизвестность.

Они слышали свое дыхание в кислородных масках. Наушники в шлемофонах ожили. Один за другим по самолетному переговорному устройству с докладами выходили члены экипажа. Прогрешла тревожная команда командира:

— Экипаж, усилить осмотрительность! Нет ведомого. Не дай бог, вывалится на нас! И без него хватает приключений, тем более что скоро менять эшелон. Радист, что со связью?

— Связи нет, радиостанция вышла из строя. Пришлось применить огнетушитель при пожаре.

Экипаж с тревогой ждал появления ведомого. Где он? Не стал ли заложником небесного водоворота?

— Командир, ведомый экипаж на связи, с облегчением доложил правый летчик.

Короткий доклад ведомого в эфире, и вот он, Саня Андрюшин, уже летит рядом, протяни руку и достанешь. В блистере его улыбающаяся физиономия, в зажатом кулаке поднятый большой палец.

Пара Ту-16Р после завершения разворота уходит на полигон Литовка. Отрабатыв на полигоне, экипажи уходят домой.

Привод знакомым кодом указал точное направление аэродрома. Разрешение на посадку получено. Выпустив закрылки и шасси, Ту-16Р тихо коснулся колесами бетонных плит и покатился по взлетно-посадочной полосе. Выпущенный тормозной парашют замедлил бег многотонной машины.

Самолеты завели на стоянки.

— Вот, кажется, и все, — устало сказал командир. — Мы дома. Спасибо за работу, ребята!

Открылись входные люки. Знакомый керосиновый воздух наполнил легкие. Летчики вышли, оглядываясь по сторонам. Они прошли очищение небом, и от этого их мир стал ярче и лучше. Пусть жизнь коротка в масштабах Вселенной, но лучше нее нет ничего на свете.

© Михайлов В. П., 2019



История статьи:

Поступила в редакцию: 04.07.2018

Принята к публикации: 01.08.2018

Модератор: Гесс Л. А.

Конфликт интересов: отсутствует

Для цитирования:

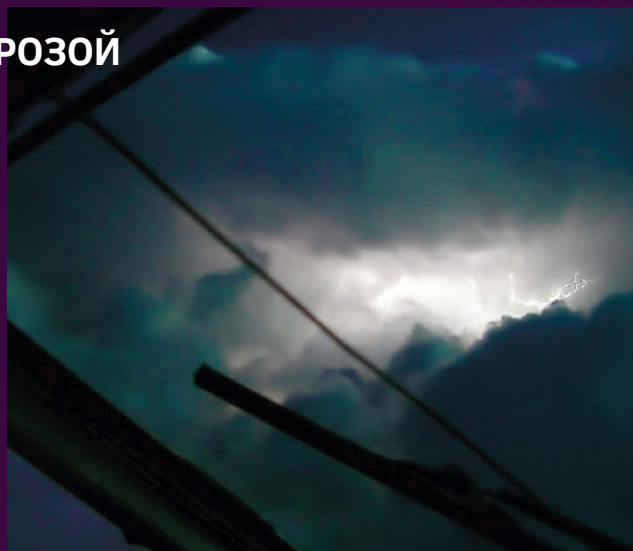
В. П. Михайлов. Небесная наковальня // Воздушно-космическая сфера. 2019. №3. С. 110-117.

КАТАСТРОФЫ ТУ-16, СВЯЗАННЫЕ С ГРОЗОЙ

26 июня 1956 года.

Катастрофа Ту-16А № 5202808

Взлетев с аэродрома Полтава, на высоте 11 000 м в районе Рязани самолет попал в сильные грозовые разряды. Самопроизвольно отключились двигатели. Причину катастрофы установить не удалось, но аварийная комиссия предположила, что после остановки обоих двигателей экипаж снижавшегося самолета мог потерять ориентировку. На высоте 500–600 метров машина вышла из облачности, но времени на запуск двигателей уже не было.



30 мая 1957 года.

Катастрофа Ту-16 № 6401602

Маршрутный полет в составе 36 машин, следовавших в кильватерном строю с интервалом эшелонирования 1000 м. При подходе к Грозному, снижаясь с высоты 11 300 м, самолет попал в мощную грозовую облачность, и его резко бросило в сторону с отключением правого двигателя. Ту-16 потерял управляемость, а летчик пространственную ориентировку. Машина вошла в плоский штопор и взорвалась от удара о землю.



17 августа 1957 года.

Катастрофа Ту-16 №1882213 и Ту-16 № 5201605

Г. Прилуки, Черниговская область. Два Ту-16 ошибочно завели в мощную грозовую облачность. При попытке перетянуть через облачность на высоте 12 000 м один из самолетов попал в сильную болтанку и свалился на крыло. Второй вошел в облачность и тоже свалился на крыло, разворачиваясь с правым креном.



25 августа 1957 года.

Катастрофа Ту-16А № 6203204

Четыре самолета выполняли задание в районе аэродрома Лодейное Поле. На высоте 11 500 м один Ту-16 вошел в грозовую облачность. Экипаж с пилотированием не справился, самолет разбился.