

Хроника одной командировки

Г. Бульбенков



Выкрашенный в светло-зелёный цвет домик профилактория для лётного состава аэродрома Оленья, что на Кольском полуострове, расположился в трёх сотнях метров от стоянки самолётов в окружении низкорослых заполярных берёз и ничем не выделялся среди множества других строений сложного хозяйства военного аэродрома. А между тем старожилы местного гарнизона могли бы рассказать, что это скромное сооружение, собранное военными строителями из деревянных панелей всего за несколько недель, послужило прибежищем от северной непогоды самому Фиделю Кастро, когда он в начале шестидесятых годов впервые прилетел в Советский

Союз и переждал здесь те несколько часов пока его пересёкший Атлантику лайнер дозавлаивался на соседней стоянке для завершения перелёта в Москву. Когда же высокий гость через несколько дней возвратился на свою солнечную родину, и необходимость в коттедже как в импровизированном аэровокзале отпала, он был передан в распоряжение тыловых служб гарнизона в качестве профилактория для экипажей, прилетавших сюда по различным надобностям с других аэродромов. Первоначальное предназначение коттеджа постепенно забылось и только таблички с английскими надписями "ENTRANCE" и "EXIT" над входной дверью, вызывавшие лёгкое недоумение у впервые попадавших сюда лётчиков своей явной неуместностью, напоминали о событиях прошедших лет.

В этом, по-своему знаменитом профилактории, 4 августа 1976 года отдыхали три экипажа самолётов Ту-95РЦ 392-го отдельного дальне-разведывательного авиационного полка, базировавшегося в то время на аэродроме Кипелово недалеко от Вологды. Они прилетели сюда накануне, чтобы завершить подготовку и пройти контроль готовности перед перелётом на Африканский континент в столицу Гвинеи Конакри, откуда им предстояло выполнить несколько разведывательных полётов в Восточную и Центральную Атлантику. А поскольку контроль готовности был уже позади, все "добро" получены, а самолёты в полной готовности стояли на соседней стоянке, то три десятка молодых мужчин крепко спали, несмотря на полдень, на узких армейских кроватях, набираясь сил перед длительным полётом.

Отдыхать экипажам полагалось ещё несколько часов, когда их сон был прерван переданным с командного пункта гарнизона распоряжением – "вылету девяностопятым отбой". Разбуженным дежурным по профилакторию лётчикам эта новость пришлось явно не по душе – интересная командировка откладывалась на неопределённый срок. Но делать было нечего и уже через полчаса, умытые и одетые, они в группах по несколько человек курили во дворе профилактория, обсуждая своё житьё-бытьё. Но едва лётчики успели выкурить по сигарете, как к профилакторию под-



Ту-95рц на предварительном старте на аэродроме Оленья

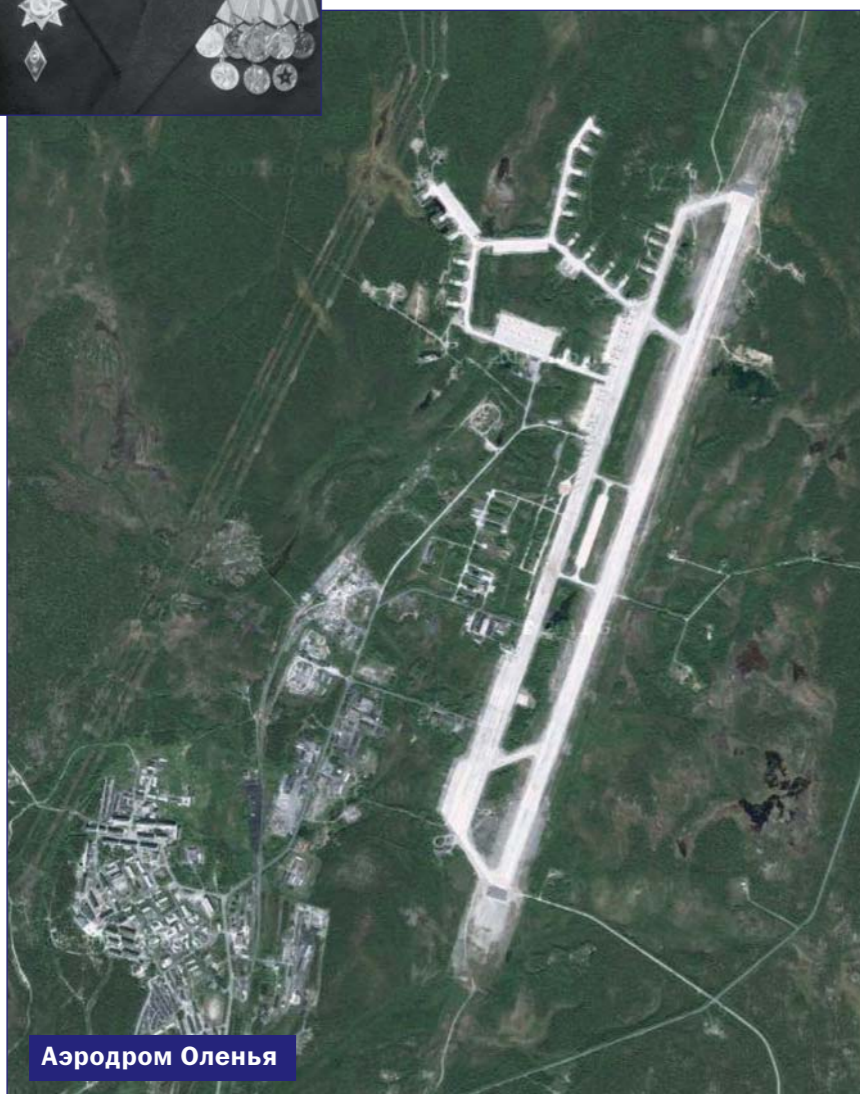
катил выдавший виды диспетчерский автобус и вышедший из него офицер объявил, что в гарнизон прибывает Заместитель Командующего ВВС Северного флота генерал-майор авиации Потапов и, что экипажам девяностопятым приказано собраться в классе предполётных указаний.

Эта новость насторожила лётчиков. Было известно, что руководители такого уровня штаб ВВС без особой надобности не покидали, да и экстренный сбор экипажей сулил важные новости. Вскоре вспомнили, что именно в этот день из Гаваны на свой аэродром должна была перелететь пара майора Красносельских. Штурманам не потребовалось много времени, чтобы определить, что эта пара уже должна была пролететь над Кольским полуостровом. Тем временем связисты по своим каналам разузнали, что самолёты на связь с центром управления полётами над Кольским полуостровом ещё не выходили. Это означало, что либо по каким-то причинам пара возвратилась в Гавану, либо... Что могло означать второе "либо" думать никому не хотелось, и приумолкшие лётчики стали занимать места в подъехавших к этому времени автомашинах.

Через двадцать минут, как было приказано, экипажи собрались в классе предполётных указаний. Здесь их ожидала другая новость. В Оленьей только что приземлилась пара командира второй эскадрильи их полка подполковника Игнатова, которая ещё накануне вылетела с аэродрома Кипелово на ледовую разведку в районе Северного полюса. А через двадцать минут в класс вошли и сами севшие экипажи – ещё не стывшие после полусуточного полёта, с изрядной щетиной на щеках, подчёркивавшей следы усталости на возбуждённых лицах. Вновь прибывшие экипажи сообщили что, подлетая к Кольскому полуострову, они получили команду садиться здесь, в Оленьей, хотя планом полёта посадка предусматривалась на своём аэродроме. О причинах такого поворота событий они тоже ничего не знали, и сами терялись в догадках. Когда же им напомнили о паре Аркадия Красносельских и пояснили, что эта пара на связь с региональным центром до сих пор не выходила, лица прилетевших стали строгими от возникших в сознании предположений...

Тем временем на дворе возник и через минуту затих гул моторов нескольких авто-

машин. Собравшиеся догадались, что это прибыла группа штаба ВВС. Зная строгий нрав Заместителя Командующего, разведчики быстро разместились за столами и, поправив форму одежды, застыли на своих местах. Появление в проёме входной двери класса невысокой фигуры генерала заставило всех встать и замереть, повинувшись по данной команде. Войдя в класс, Зам. Командующего принял рапорт старшего из присутствовавших командиров и, коротко ответив: "Товарищи офицеры!", что означало и приветствие, и разрешение сесть собравшимся, направился к столу руководителя. Шитая золотом генеральская фуражка аккуратно легла на край стола, а её владелец, заложив руки за спину и наклонив голову вперёд, застыл на несколько секунд собираясь с мыслями. Когда же генерал заговорил, голос его звучал твёрдо, а речь, как всегда, была чёткой и ясной: "4 августа, в восемь часов тридцать минут, в районе полуострова Ньюфаундленд, при выполнении полёта по маршруту Гавана – Кипелово, потерпел катастрофу экипаж майора Красносельских. Ведомый экипаж майора Манина, после осмотра места падения ведомого, возвратился на аэродром Гавана.



Аэродром Оленья

В настоящее время к месту катастрофы из Галифакса следует дизельэлектроторгового флота "Аджария". Командующий ВВС приказал! Тактической группе в составе ведущего подполковника Игнатова и ведомого майора Корнилова осуществить полёт по маршруту Высокий – Гавана со снижением в районе падения экипажа майора Красносельских. Вылет по готовности. К подготовке к полёту приступить немедленно. Какие есть ко мне вопросы?". Вопросов в такие минуты обычно не возникает. Вихрь всевозможных догадок и предположений, смешанный с острым ощущением несчастья, притупляет осознание реальности происходящего. Вновь и вновь в возбуждённом сознании возникает надежда, что случилось чудовищное недоразумение и, что ошибка вот-вот будет исправлена.

Подготовка к подобному полёту в обычных условиях может занять несколько суток. На этот же раз вся подготовка была завершена в течение нескольких часов, и ровно в полночь воздушные корабли, отяжелевшие от 90 тонн горючего, закачанного в их баки, ушли в заполярное небо, чтобы через несколько часов пересечь маршрут, по которому, сутки тому назад, тринадцать цветущих жизней ушли в вечность...

Два пушистых слегка посеребрённых лунным светом инверсионных следа со стреловидными силуэтами самолётов в их начале, как два гигантских копыта, брошенных исполненной рукой, прочертили ночное небо над Баренцевым морем со стороны Кольского полуострова, и круто развернувшись влево над его серединой, нацелились в пролив между Исландией и Фарерскими островами. За истекший час, что самолёты находились в воздухе, их экипажи уже плотно вошли в режим многочасового разведывательного полёта. Командиры кораблей, убедившись, что набор высоты до заданных эшелонов прошёл нормально, доверили пилотирование своих машин автопилотам, а сами сосредоточились на контроле над общей обстановкой, в готовности немедленно вмешаться в её развитие. Их помощники – молодые лётчики, ещё слабо влиявшие на общую обстановку в полёте на данном этапе своей лётной карьеры, наблюдали за происходившим как бы немного со стороны, выкристаллизовывая в своём сознании бесценные крупницы лётного опы-

та, который за 3–4 года должен помочь им выработать в себе качества, необходимые командирам кораблей, как безоговорочным лидерам экипажей, способных своими интеллектуальными и волевыми посылками сплотить добрый десяток лётных специалистов в единый организм, нацеленный на успешное решение задач полёта. Эти двое, да ещё бортовые инженеры, до конца полёта останутся в реалиях привычного физического мира, готовые в любую минуту отреагировать на малейшие сбои в работе многочисленных систем своих машин.

Остальные члены экипажей, почти сразу же после взлёта, ушли в виртуальный мир электроники, чтобы с помощью мощнейшего разведывательного комплекса, как гигантским рентгеновским аппаратом, просветить пространство на глубину несколько сотен километров во все стороны от маршрута полёта и выявить всё, что только способно излучать или отражать радиоволны. Полученная информация будет тщательно зарегистрирована в бортжурналах, на фото- и магнитных лентах и ещё в воздухе после тщательного анализа с высокой достоверностью будет установлено, кто и зачем оказался в том или ином районе океана.

Эта непростая работа, в основном, выполняется штурманом корабля – весьма уважаемым человеком в экипаже. Управляя действиями двух своих помощников ("штурманцов") и опираясь на информацию, постоянно поступающую от операторов станций радио- и радиотехнической

разведки, именно он берёт на себя ответственность по классификации наблюдаемых объектов. При этом среди целей, попавших в поле внимания разведчиков, могут оказаться и вездесущие промысловые суда, сбжавшиеся в районы жировки рыбных косяков, и гигантские транспорты и танкеры, спешащие в порты назначения, и военные корабли и самолёты, проложившие свой курс согласно боевым приказам. Особое внимание разведчики уделяют носителям оружия и опасным явлениям погоды, как метастазам угрозы собственной безопасности. Результаты этой напряжённой работы будут спрессованы в лаконичные радиодонесения и немедленно переданы на наземные командные пункты. Ведь данные разведки представляют настоящую ценность только тогда, когда они своевременно доводятся до заинтересованных органов.

Эта работа выполняется двумя радистами. Отлично понимая высокую степень важности передаваемой информации, они порой до судорог в пальцах выстукивают телеграфными ключами позывные наземных узлов связи, чтобы надёжно поддерживать устойчивый контакт с землёй. Кроме того, разведчики могут в считанные минуты в автоматическом режиме передать наблюдаемую ими обстановку ударным силам флота, развёрнутым в океане в районах несения боевой службы, и этим обеспечить им возможность неожиданно и с высокой вероятностью поразить заданные цели.



В заполярное небо...

Эти возможности самолетов-разведчиков типа Ту-95РЦ были хорошо известны, так называемому в те времена, вероятному противнику и появление этих машин в том или ином районе океана никогда не оставалось без внимания с его стороны. Не стал исключением и этот полёт разведчиков. Уже через несколько минут после взлёта, пара девяностопятых попала в зону радиолокационного наблюдения норвежского центра управления и оповещения, расположенного на восточной оконечности мыса Вардэ, и игравшего роль, своего рода, аванпоста на северо-востоке Единой Европейской системы ПВО. Операторам центра потребовались считанные минуты, чтобы безошибочно определить тип целей и установить слежение за ними. С этого момента в электронный мозг этой системы непрерывным потоком стала поступать информация об элементах полёта разведчиков, а когда самолёты развернулись в сторону Норвежского моря, на аэродромах ПВО Северной Норвегии прозвучал сигнал тревоги и пилоты дежурных пар истребителей-перехватчиков заняли места в кабинах своих "Старфайтеров" и "Фридомфайтеров" в готовности к немедленному взлёту. Однако на этот раз курс разведчиков пролёг глубоко в море, параллельно берегу Норвегии и пилоты перехватчиков, получив команду "отбой", возвратились в помещения дежурных сил.

Прошло ещё около часа и штурманы кораблей объявили своим экипажам, что до следующего рубежа ПВО осталось 450 км. Это означало, что через четверть часа самолёты войдут в зону действия сил ПВО Англии и США, дислоцированных в Исландии.

Командиры кораблей "напрягли" свои экипажи командой: "Усилить наблюдение. О появлении в воздухе истребителей доложить немедленно!" В ответ на это, операторы разведывательных станций сосредоточили своё внимание на поиске сигналов постов наведения истребителей.

Прошло несколько минут и операторы радиотехнической разведки доложили, что они уверенно наблюдают работу центров управления, расположенных на мысе Стокснес в Исландии и на Фарерских островах. Значит, через 10–12 минут отметки от самолётов-разведчиков яркими точками высветятся на экранах радиолокаторов постов наведения истребителей и их операторы приступят к слежению за целями. Почти

Перехват истребителями F-4 "Фантом" не заставил долго ждать...



одновременно с английского аэродрома Льючарс и исландского Кефлавика рванутся в небо две пары "Фантомов". Их пилоты будут постоянно получать от женщин-операторов наведения с красивыми позывными "Береговая звезда" и "Слоуган" информацию, необходимую для выхода на курс атаки. Вооружённые самонаводящимися ракетами истребители могут уверенно поразить цели с дистанции в несколько десятков километров и шансы разведчиков благополучно преодолеть этот рубеж ПВО не превысят возможностей мифического "Арго" проскочить между Скиллой и Харибдой.

Однако хорошо подготовленным экипажам этих 10 минут опережения во взаимном обнаружении, которые им обеспечивал разведывательный комплекс, было вполне достаточно, чтобы в случае необходимости, уклониться от атак перехватчиков уходом под луч радиолокаторов и буквально над волнами пролива вырваться на просторы Атлантики. Этот маневр неоднократно с успехом применялся на различных учениях. Однако на этот раз, из соображения экономии топлива, задача уклонения от перехвата разведчикам не ставилась, и воздушные корабли продолжили свой полёт на прежних курсах и эшелонах, а пилоты истребителей получили возможность легко заработать премиальные фунты стерлингов и доллары за успешный перехват реальных целей.

Они появились около самолетов-разведчиков через 25 минут, пульсируя аэро-

навигационными огнями, и, после осмотра перехваченных целей, поочередно доложили на свои посты наведения тип и бортовые номера самолётов, классифицируя их согласно натовской кодировке как "Медведь дельта".

Ход перехвата на борту самолётов-разведчиков непрерывно отслеживался операторами радиоразведки. Владея английским языком в необходимом объёме, они контролировали радиообмен между пилотами перехватчиков и операторами постов наведения и регулярно информировали свои экипажи о действиях сил ПВО. Это позволило командирам кораблей мысленно построить маневр для отражения атаки перехватчиков. Через 15 минут сопровождения, пилоты истребителей получили команды ложиться на курс возвращения на свои базы и эффектно переворотами через крыло провалились в темноту, а разведчики продолжили полёт над водами Северной Атлантики. В этой части океана объекты разведки встречались не часто, и у экипажей появилась возможность несколько ослабить напряжённость в своей работе. За эти 2 часа относительного комфорта можно успеть подкрепить свои силы скромными припасами из бортпайков и чашечкой кофе из термосов, расслабиться в короткой полудрёме, опустив голову на грудь, а если командир корабля человек достаточно либеральный, то можно окунуться на минутку в состояние фальшивого блаженства от



Члены экипажа кормовой кабины за наблюдением в своем секторе

свидетельствовало о том, что район катастрофы определен правильно.

Тем временем самолёты уже вышли на стокилометровый рубеж до района катастрофы. Ещё несколько минут и воздушные корабли, сбросив обороты своих двигателей, начали снижение к поверхности океана. Уже окрепший к этому времени свет донавшего разведчиков рассвета вырисовал причудливый ландшафт кучевых облаков, лежавших на пару тысяч метров ниже высоты полёта. Спустя несколько минут самолёты провалились в их ватную сумрачность...

Громада океана открылась взору разведчиков на высоте около трёх километров. Ровные ряды невысоких волн, украшенных белыми полосками пены, убегали к горизонту, сливаясь вдали в сплошную серо-зелёную поверхность. Вид океана с любой высоты легко ассоциируется с образом, какого-то фантастического живого существа, находящегося в непрерывном внутреннем движении по лишь ему одному известным мотивам, и всегда таит в себе угрозу. Это как в "Солярисе" Станислава Лема. Этот образ западает в память уже при первой встрече с океаном и не позволяет относиться к нему без уважения.

Между тем, операторы РЛС сообщили, что в районе катастрофы появилась отметка ещё и от малоразмерной цели. У всех возникла слабая надежда, что это отметка от спасательного плота и, что кому-то, всё же, удалось спастись. Оценив обстановку, командир тактической группы принял решение произвести визуальное обследование района путём его облёта расходящимися галсами. Определить границы района катастрофы оказалось несложно. Несколько десятков тонн горючего, разлившегося из баков погибшего самолёта на поверхности океана, покрыли её тонкой плёнкой несколько изменившей цвет воды. С воздуха это выглядело как гигантское, почти круглое, переливавшееся разными цветами радуги пятно. Выйдя в середину этого пятна на предельно малой высоте, самолёты разошлись в разные стороны и каждый начал облёт доставшейся ему половины. Члены экипажей прикинули к остеклению своих кабин и приступили к осмотру поверхности океана в определённом каждому секторе.

Приник к блистеру своей кабины и автор этих строк, исполнявший в этом полёте обязанности оператора радиоразведки в эки-

нескольких затяжек ароматным дымом сигареты. А ещё можно выглянуть в остекление своих кабин, чтобы дать отдых глазам, утомлённым многочасовым наблюдением за циферблатами и экранами многочисленных приборов, и полюбоваться ночным заполярным небом, усыпанным неправдоподобно крупными и яркими звёздами. Их мерцающий голубоватый свет, несмотря на холодный блеск, несёт в себе почти физически ощутимую положительную энергетику, вызывающую у людей, часто бывающих в высоких широтах, спокойную удовлетворённость от причастности к этому миру, а у наблюдающих это небо впервые, состояние глубокого восхищения как от звуков гениальной музыки или шедевров живописи. Этот эффект многократно усиливается если небо подсвечивается всполохами северного сияния. В такие минуты легко может показаться, что сам великий Бах, каким-то непостижимым образом, окунул мир в водопад аккордов своих бессмертных фуг в цветомузыкальном исполнении или, что в минуту вдохновения своей кистью к небосводу прикоснулся бесподобный Николай Рерих. Систематическим созерцанием такого неба, вероятно, можно врачевать такие недуги человеческой души как трусость, мелочность, эгоизм или алчность. Наверное, раньше других это осознали японцы и превратили день начала цветения сакуры в день общенационального духовного очищения.

И на этот раз небо могло бы порадовать разведчиков своим великолепием, но жёст-

кие реалии момента требовательно напомнили, зачем они оказались здесь и заставили вновь, потуже затянув ремешки шлемофонов, сосредоточиться на своих рутинных обязанностях. По расчётам штурманов кораблей до места катастрофы осталось около 400 км. Первые доклады о результатах осмотра пространства в районе катастрофы поступили от штурманов-операторов. На экранах мощных бортовых радиолокаторов, которыми они управляли, прямо по курсу полёта на расстоянии 350 км появилась отметка от крупной надводной цели. Через некоторое время и операторы радиотехнической разведки стали уверенно принимать сигнал корабельного радиолокатора обеспечения безопасности плавания. Пеленг на излучение ложился в направлении обнаруженной штурманами радиолокационной цели. Разведчики уверенно классифицировали эту цель как дизель-электроход "Аджария", о котором им было сообщено на предполётных указаниях. Спустя несколько минут подполковник Игнатов начал вызывать "Аджарию" по радио и почти сразу получил ответ капитана лайнера, который сообщил, что в район катастрофы они прибыли ещё накануне вечером и уже успели бегло его осмотреть. Никого из экипажа погибшего воздушного корабля им обнаружить не удалось. Команда спасательного катера подняла с поверхности воды только несколько небольших обломков и портфель радиста с таблицами связи и личными документами членов экипажа. Это

даже майора Корнилова. Водная поверхность неслась навстречу самолёту со скоростью 500 километров в час. Глаз успевал фиксировать лишь крупные элементы водного ландшафта. Вот пронеслось большое поле серых водорослей, чуть подальше протянулась тёмная полоса мазута, попавшая сюда, вероятно, из ёмкостей какого-то танкера, капитан которого решил их здесь промыть вопреки международным правилам. Ещё через минуту мелькнул под крылом и умчался назад, как отброшенный, оранжевый силуэт лёгкого гидросамолёта. Кому-то из экипажа удалось рассмотреть на его крыльях опознавательные знаки Канады. Что за отчаянные люди решились на посадку здесь, в нескольких сотнях километров от берега? Штурман-оператор сообщил экипажу, что это и есть та самая малоразмерная цель, которую он заметил на экране своей РЛС ещё 20 минут тому назад. Можно попробовать определить цель нахождения этого самолёта здесь. Если его экипаж ведёт связь с берегом, то достаточно перехватить передаваемую им информацию. Для этого нужно лишь настроиться на частоту его радиостанции. Дело привычное, и уже через минуту в шлемофоне зазвучал спокойный мужской голос, передававший колонки цифр на французском языке. Вывод сделать несложно. Подразде-

ление экологического контроля береговой охраны Канады делало своё дело. Экипаж самолёта передавал на береговой пункт результаты гидрологических замеров в районе катастрофы. Ну что же, сработано вполне оперативно. Других целей на поверхности воды не было. Стало окончательно ясно, что спастись никому не удалось и, тем не менее, экипажи продолжили галс за галсом обследовать район уже без надежды увидеть что-либо ещё кроме водорослей и грязных пятен мазута.

Очередной разворот на 180°. Под крылом пронесётся большое коричневое поле планктона и у дальней его границы вдруг мелькнуло несколько тёмных, выступающих из воды, силуэтов. Неужели люди!? Рука мгновенно легла на пульт самолётного переговорного устройства и плохо узнаваемый от волнения голос произнёс: "Командир, люди! Кажется люди!" На вопрос командира корабля: "Где?" голос уже спокойнее уточнил: "На краю поля планктона". В эту же минуту самолёт начал крениться, входя в стандартный разворот. Маневр выполнен безупречно и уже через две минуты воздушный корабль понесся обратно параллельно своему следу. Внимание удваивается. Вот набегают поле планктона, вот характерный его изгиб, а вот и знакомые силуэты! Но почему они чёрные с яркими бе-

лыми пятнами? Если это люди, то они должны быть в оранжевых спасательных жилетах. Да это же касатки! Рушившиеся с неба незнакомые звуки встревожил животных, и они обескуражено заматались у поверхности воды. Эти красивейшие морские создания пользуются дурной славой китовубийц. Стая из нескольких особей способна атаковать синего кита, не оставляя морскому исполину шансов на спасение. В возбуждённом сознании на секунду вспыхнула картина трагедии, которая могла разыграться здесь сутки тому назад: несколько двухметровых серповидных плавников неотвратно сужают кольцо вокруг спасательного плота... Короткое волевое усилие мгновенно возвращает сознание к реальному миру. Наличие в районе стаи касаток подтвердил и капитан "Аджарии".

Тем временем штурманы кораблей с нотками беспокойства в голосах сообщили, что горючего в баках самолётов осталось только для полёта до Гаваны. Через минуту ведущий группы дал команду на уход из района катастрофы. Самолёты напоследок пронесли над "Аджарией" и перешли в набор высоты, стремительно удаляясь к югу. Подполковник Игнатов поблагодарил капитана лайнера за работу и пожелал на прощанье благополучно добраться до родных берегов.



Поиск над водной пустыней...

На какое-то время в экипажах воцарилось молчание. Сказалось напряжение, пережитое над районом катастрофы и осознание, что несчастье действительно случилось, и исправить уже ничего нельзя. Однако годами воспитывавшееся чувство ответственности вскоре возвратило разведчиков к своим обязанностям и в переговорных устройствах вновь зазвучали короткие запросы и ответы. Первыми обстановку в полосе маршрута полёта экипажам сообщили радио-разведчики. С настораживающими нотками в голосах они доложили, что в эфире прослушиваются десятки авиационных позывных. Это пассажирские и транспортные самолеты спешили по пролегалшшим здесь трассам из Европы в Америку и обратно. Значит, экипажам следует пре-

дельно внимательно следить за воздушной обстановкой. Ведь аварийные ситуации в воздухе порой развиваются чрезвычайно стремительно, оставляя экипажам лишь секунды для принятия правильного решения.

Чуть позже эти же операторы доложили, что ими перехвачены сигналы метровой радиолокационной станции. Такие станции устанавливались на многоцелевых американских авианосцах для обнаружения воздушных целей на больших расстояниях. Судя по силе сигнала и его общей направленности, носитель этой РЛС должен был находиться где-то в районе Норфолка – главной военно-морской базы ВМС США на Атлантике. С учётом той обстановки, которая была сообщена разведчикам перед полётом, можно было сделать вывод, что это авианосец “Форрестол” заканчивал подготовку к переходу в Средиземное море на смену авианосцу “Саратога”, который патрулировал там последние три месяца. А вот операторы станций радиотехнической разведки сообщили, что ими обнаружены сигналы пяти мощных корабельных радиолокаторов разных типов, которые могли быть установлены на боевых кораблях различных стран НАТО. Разведчикам ясно, что такой набор РЛС могли нести только корабли постоянного оперативного соединения НАТО на Атлантике, которое представляло собой своеобразную пожарную команду объединённых ВМС блока. Именно это соединение должно было первым выдвинуться в район возникновения чрезвычайной ситуации и обеспечить развёртывание основных сил ОВМС блока. Ещё 20 минут полёта и экипажи вышли на радиолокационный контакт с Бермудскими островами (теми самыми Бермудами о “роковом треугольнике” которых так много говорилось в то время). Разведчиков это ничуть не смутило. Здесь они бывали десятки раз и ничего необычного ни своими глазами, ни с помощью многочисленных приборов не наблюдали.

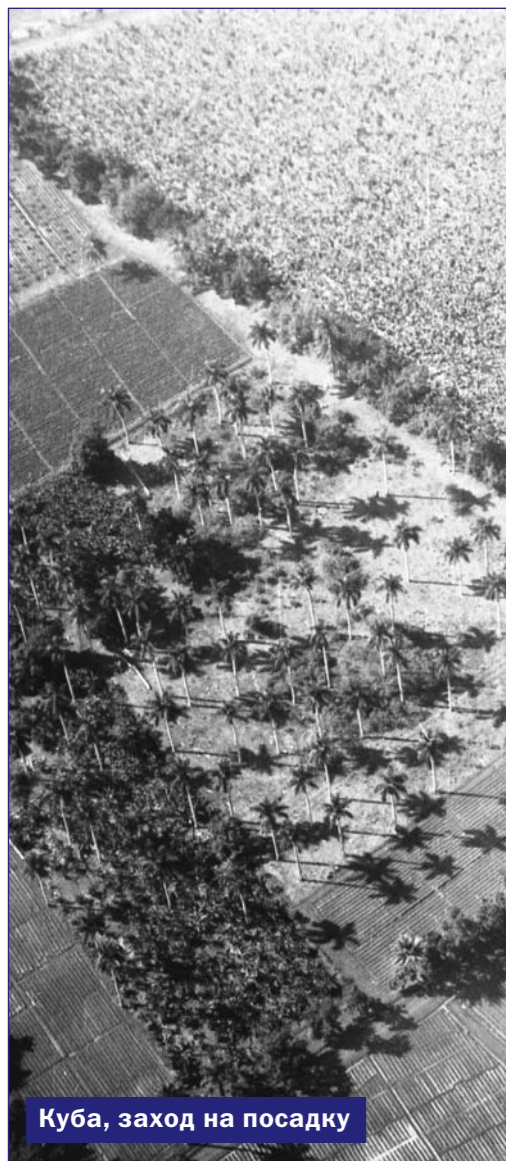
До посадки в Гаване оставалось ещё около четырех часов полёта. Военных объектов в полосе маршрута больше не оказалось и лишь яркие отметки от огромных транспортов и танкеров высвечивались на экранах бортовых РЛС. Их координаты, курс и скорость хода операторы тщательно заносили в свои боржурналы. Позднее, уже на базовом аэродроме, специалисты

группы обработки результатов разведки тщательно проанализируют эти записи и сделают выводы об основных направлениях и интенсивности морских перевозок в этой части Атлантики.

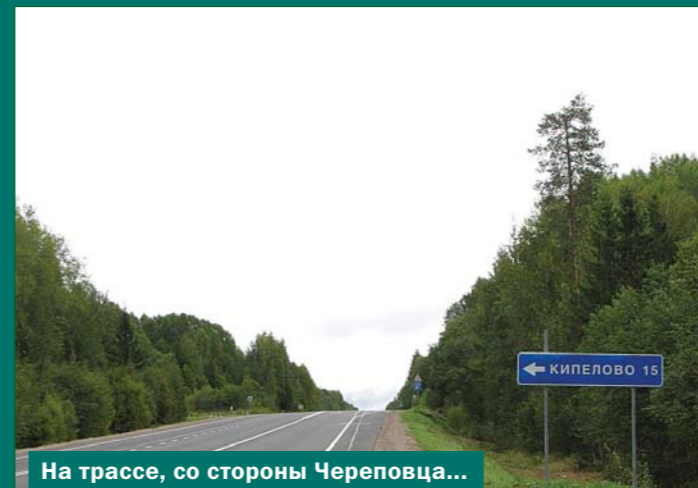
Вот, наконец, и берег солнечной Кубы. Осталось лишь проверить, что делалось в военно-морской базе ВМС США Гуантанамо, занозой застрявшей на юге Острова Свободы. Разведчики быстро определили, что в удобной бухте разместились два эсминца и один десантный корабль. Этой группировки было вполне достаточно, чтобы сохранять постоянную угрозу революционному острову и держать в напряжении его жителей. Вот теперь можно было заканчивать разведку. Появилась возможность взглянуть на землю внизу. С высоты нескольких километров ландшафт внизу выглядел удивительно уютным и ухоженным. Обширные заросли сахарного тростника перемежывались с банановыми плантациями и апельсиновыми рощами. На горизонте белели вершины гор Сьерра-Маэстра. Равнину прочерчивали великолепные дороги.

Еще час полёта и в эфире возник знакомый голос полковника Дубинского. Владимир Иванович ещё недавно был командиром разведывательного полка, а в то время исполнял обязанности руководителя полётов в Гаване. Он сообщил экипажам условия посадки и через 30 минут воздушные корабли коснулись своими колёсами взлётно-посадочной полосы аэропорта имени Хосе Марти. После короткого руления, они развернулись на стоянке и, в последний раз огласив окрестности гулом охлаждаемых двигателей, наконец, затихли. Полёт окончен. С момента взлёта прошло 17 часов 40 минут. Теперь экипажам можно было снять лётные комбинезоны, надеть гражданскую одежду и ступить на твёрдую землю. Через 10 минут на стоянку самолётов подъехал полковник Дубинский в сопровождении нескольких кубинских офицеров. Экипажи обозначили некое подобие строя. После традиционного приветствия с пожатием рук, Владимир Иванович коротко опросил экипажи о виденном в районе катастрофы и поспешил на узел связи для доклада в Советский Союз результатов полёта, а экипажам было предложено отправиться в Гавану для отдыха.

Продолжение в следующем номере



Куба, заход на посадку



На трассе, со стороны Череповца...



Однополчане



Построения у мемориала



В 13.34 над мемореалом пролетел самолет...



Репортаж с ежегодной встречи

В субботу, 3-го сентября, в поселке Федотово снова было шумно илюдно. Отмечалось сразу три события: 48-я годовщина 392 ОДРАП, годовщина образования поселка и отряд Ту-142МР отмечал свое 25-летие. Грандиозных мероприятий не планировалось, почетных гостей было немного, все было тепло и по-домашнему. Был парад части войск, сохранившихся в гарнизоне, концерт самодеятельности в ДОФе, народное гулянье с шашлыками возле него, экскурсия на аэродром. ОДРАП традиционно построился на мемореале в 12.00. Встретились в очередной раз друзья, сослуживцы.

Евгений Калинин



До следующего 3-го сентября...