

# Аэродром Нарьян-Мар



## Владимир Ханкишиев

Хотите верьте – хотите нет, но дело было так...

Штатный экипаж в составе командира корабля Ту-128 Славы Кириллова и штурмана корабля Володи Ханкишиева возвращался после ночного дежурства из ДЗ в гостиницу барачного типа, расположенную недалеко от аэродрома. Мы делились впечатлениями о недавно проведённом отпуске, где и как отдыхали. Наш основной аэродром Амдерма был на ремонте, и лётный состав поэскадрильно доставлялся на вертолётах для несения БД на аэродром Нарьян-Мар. Нам опять нужно было заступать на БД этой ночью. Погода была солнечная, +20°С, полярный день, комары резвились стаями. Для Крайнего Севера такая погода – словно знойная африканская жара. Решили поехать на пару часов на рыбалку на местное озеро и искупаться. Надев плавки, взяв удочки у техников и договорившись с «доком» о санитарной машине, двинулись в путь. Но не тут-то было...

Сирена перечеркнула все наши планы. Приезжаем в ДЗ, звоним оперативному. «Вашему экипажу – готовность №1», – слышим ответ. Очень странно! Ведь нам положен был отдых после ночного дежурства. Как были в плавках и летнем костюме х/б (ведь мы на рыбалку собира-

лись), так и побежали к самолёту. Хорошо, что захватили с собой со звена жилеты. Никто из нас не предполагал, что нас поднимут в воздух. Мы думали, что, как обычно, доложим, а потом в готовность №2 переведут. Один экипаж дневников уже сидел в готовности №1. Это комэска Жора Кабарухин и штурман Валера Водолазкин. Наш самолёт рядом с ихним стоит. Я остался стоять возле стремянки, «санитарку» не отпускаю – надежда на рыбалку ещё есть. Слава поднялся по стремянке, не садясь в кабину, наклонился в неё, подключился и доложил по ра-



дио, что готовность №1 занял. Через пару секунд слышу, Слава кричит мне: «Володя! Нам запуск!» Я бегом поднимаюсь по стремянке, на ходу надевая жилет, сажусь в кабину. Осматриваюсь. Фала НАЗа привязана узлом к подвесной парашютной системе. Какой «фокусник» это сделал? Нет времени распутывать этот узел. Значит, нельзя бросать парашют, решаю я мысленно, – иначе улетит лодка и НАЗ. Самолёт Кабарухина запускается тоже

и вырывается первым на ВПП. Наверное, с проруливанием по полосе, подумали мы. Мы запустились, вырываемся на предварительный. Самолет Кабарухина стоит на ВПП, докладывает, и, к нашему удивлению, ему дают взлёт!

Рыбалкой уже не пахнет. На ВПП нам тоже дают команду: «Взлёт! Задачу получите в воздухе». Взлетели, перешли на канал наведения и получили задачу: «Курс ..., Высота ..., визуальное сопровождение иностранного борта в составе пары». Ведущий – Кабарухин – впереди, мы на 100 м сзади, справа. Без команды прицел включать нельзя, оба самолёта с боевыми четырьмя ракетами. Кабарухин со 2-ой эскадрильи, мы с 1-ой. Это был наш первый совместный полёт парой. На форсаже перешли звук, набрали 10 000 м. За 140 км до Рогачёво выше нас на 1–2 км, слева, визуально увидели МиГ-25, который шёл курсом с Кольского полуострова на Новую Землю. Доложили об обнаружении «иностранного борта» (ИБ). Получили команду на его сопровождение. Над Рогачёво ИБ развернулся и взял курс на остров Колгуев. Мы парой за ним. Набрали 11 000 м. В процессе маневра очень близко сблизилась с самолётом ведущего. Немного отстали и потеряли ведущего из вида. Слава ошибочно принял инверсионный след от ИБ за след от ведущего, включил форсаж и стал догонять его. А ведущий был выше нас, только мы это заметили поздно. Наш самолёт подошёл

к ведущему настолько близко, что я увидел заклёпки на фюзеляже его самолёта. «Слава, очень близко, отойди», – сказал я по СПУ. «Сейчас, сейчас», – услышал я. И тут мы ударили самолёт Кабарухина правым крылом. Слава не делал крена элеронами, а лишь попытался РН и педалями «блинчиком» отойти от ведущего. Но видно, наш самолет попал в турбулентный поток от самолёта ведущего.

Вначале опишу, что было с самолётом ведущего, а потом о нашем самолёте. Удар был настолько сильным, что на самолёте Кабарухина сработал взрыв блока СРЗО (самоликвидация), а он срабатывает при перегрузке 10ед. Левый воздухозаборник был вмят настолько, что двигатель, запомпажировав, встал. Жора попытался его запустить – произошёл пожар левого двигателя. Пожар он погасил... Его штурман Валера Водозазкин молчит – видно, стукнулся об приборную доску. Жора запрашивает курс на Нарьян-Мар у штурмана наведения острова Колгуев: «Такой-то (позывной не помню) столкнулся с самолётом ведомого – курс на точку!» «Так вы парой идёте?» – слышит в ответ. После второго запроса и ответа: «Так вы парой идёте?» – Жора послал наведенца в ..., дав тому курс в ...! Жора – герой и молодец, не кинул самолёт, своего штурмана, а привёз их в Нарьян-Мар и сел благополучно. По словам Жоры, Валера оклемался в РТ и помог зайти на посадку, так как конус от БРЛС всё время закрывал ВПП, и заход на посадку производился по приборам, при видимости «миллион на миллион».



Я потом ходил со Славой смотреть на самолёт Кабарухина, вернее, на то, что от него осталось, – левый воздухозаборник закрыт почти полностью, в сопле левого двигателя насрано железом, причем очень по-крупному. Ракеты под левым крылом отсутствуют, пилоны тоже. Под фюзеляжем кто-то прошёлся словно бензопилой, спилив всё что можно. На конусе БРЛС была дыра размером с фуражку. При заходе на посадку встречный воздух, заходя в дыру конуса, приподнимал его и закрывал обзор на посадочном курсе. Короче,

заключение комиссии – мелкая поломка самолёта! Самолёт потом починили и спихнули в лагуну как утиль, когда всё утихло и всем раздали «пряники».



Теперь о том, что произошло с нами. Когда я ощутил мощный удар по нашему правому крылу и мы перешли в плавный набор высоты, я почувствовал кожей, что к нам крадётся «писец». Была невесомость несколько секунд так, что я повис на ремнях и мой планшет парил в кабине вместе с пылью и крошками. В перископ я успел разглядеть, что наше правое крыло согнуто вместе с килем. Высота – 12 000 м. Остаток – 10 тонн. До береговой черты – 220 км. До острова Колгуев – 80 км. Баренцево море было под нами. «Слава, держи этот курс, так мы на остров Колгуев выйдем», – сказал я в надежде, что над сушей всё же спокойнее, чем над морем, находится в костюмчике х/б. После невесомости самолёт свалился на левое, потом на правое крыло, и мы стали падать «листом». После второго запроса Кабарухина у наведенца о курсе на точку я сказал Славе, чтобы он передал Жоре:

разброса рук. Потом резко опустил рукоятки катапультирования вниз и ощутил всем телом, что я как маленькая крошка, сдунутая ураганным ветром из кабины. «Какое небо голубое», – мелькнула короткая мысль, когда меня выстрелило из кабины. Плотный воздух ударил меня как мягкая бетонная плита. Я вырубился. Очнулся от гула ветра (как при «варианте» на севере). Такой звук неприятный: «У-у-у...» Какие-то пузыри цветные перед глазами. «Какой жуткий сон, – подумал я. – Скорее нужно просыпаться, чтобы сон ушёл. Так это ведь не сон! Ты ведь катапультировался! Как?! Этого не может быть!» Постепенно сознание возвращалось ко мне, и я осознал весь ужас произошедшего! Какой кошмар, неужели это произошло со мной? Вспомнил сразу же отрезвляющие слова нашего лёгкого доктора (доктора с такой нежной фамилией – Киллер): 30 минут – максимум 40 – и крепкий здоровый организм погибает от переохлаждения и судорог в холодной воде. Наука и медицина это доказали. Опыты фашистов над военнопленными во время Второй мировой войны тому подтверждение. Отбросил мрачные мысли, стал вспоминать, чему меня учили при катапультировании. Осмотрелся. Сажу в кресле, которое с большой скоростью падает вниз на стабилизирующем парашюте в словно кипящий котёл Баренцева моря. Такое впечатление, что ты падаешь в бездонную пропасть, лишь видишь, как пар идёт со дна её. Неприятное впечатление и даже жуткое. Вспомнил Лёху Плешкова (своего однокашника), который разбился, сидя в кресле, после катапультирования с Як-28п. У него не произошло автоматического отделения от кресла. Он просто ждал и надеялся, что автомат сработает. Не сработал. Может, и у меня не сработает автомат отделения от кресла, который должен сработать на Н=3000 м. Решил отделяться вручную. Кресло немного штопорило влево. Нашёл «грушу» и начал её тянуть, чтобы произвести автономное отделение от кресла, мысленно проигрывая свои действия (что нужно будет сделать потом):

1. Резко оттолкнуться от кресла.
2. Подождать 2–3 секунды, пока кресло не уйдёт вниз.
3. Дёрнуть за кольцо основного парашюта.

«Стоп! – говорю себе. – С какой высоты я катапультировался? С высоты 7 500 м. Сколько времени падал? Сколько был без сознания? Вопросы – вопросы. А если высота сейчас больше 3000 м? Что тогда?» Тогда произойдёт разрыв лодки, и будут плохи мои дела. Решил подождать немного. Вспоминаю, что кресло падает на стабилизирующем парашюте с вертикальной 200 м/сек. Значит, за 5 сек = 1 000 м. Пусть я 10–15 сек был без сознания. Это значит, что 2–3 км уже

курс – 200 градусов, удаление – 420 км до Нарьян-Мара. Но тут Слава заорал: «Володя, прыгай, прыгай, а то будет поздно!» Всё! «Писец» постучался в наш самолёт!

Высота была 7 500 м. Скорость (приборная) – 620 км/час. Истинная – 920 км/час. Вертикальная – более 300 м/сек. Вариометр «зашкало» на левом скольжении. Бортовое время – 13:02. Столик не убирал, светофильтр не опускал, просто сгруппировался и потянул рукоятки катапультирования вверх – сработали автоматы захвата ног и ограничители

пропадал.  $7 \text{ км} - 3 \text{ км} = 4 \text{ км}$  + на размышления ещё 5 сек – т.е. ещё 1 км минус. Значит, я где-то сейчас приближаюсь к заветной высоте 3 км. Решил посчитать до 10 сек для надёжности. Пусть я перелечу ещё 2 км, и у меня останется последняя тысяча метров (мой «последний дюйм»), чтобы наверняка – только бы лодку не разорвало, когда она будет автоматически наполняться газом из встроенного в неё баллончика. Начинаю считать вслух: 1–2–3–4–5 – что-то я быстро считаю, секунды идут медленнее. Считаю по-новому: 20–21–22–23–24–25–26–27–28–29–30...??? Всё! Время вышло! Пора отделяться! Отделяюсь автономно! Тяну за «грушу», и тут громко затикали часы, я глянул на свою левую руку. Моих часов там не было! – значит, сорвало при катапультировании. Это был звук часов автомата отделения от кресла. Сейчас он должен сработать! Значит, расчёт был правильный, и сейчас  $H=3000\text{м}$ . Прозвучал щелчок! Меня, словно пинком под зад, выкинуло с кресла, и я, пропадав 2–3 сек, ощутил лёгкий динамический удар открывшегося основного парашюта. Всё отлично, расчёты совпали!

Вспоминаю дальнейшие свои действия. Фал НАЗа и лодки привязан к подвесной системе парашюта, я это помню. Осматриваюсь вокруг. Вижу далеко внизу себя Славу Кириллова, приводняющегося возле большой льдины. Странно, почему Слава приводнился первым, хотя вторым катапультировался? Вспоминаю, что была большая вертикальная скорость самолёта. Стал тянуть стропы парашюта в сторону, где была льдина с взбирающимся на неё Славой. Отлично все вижу одним правым глазом, левый у меня «заплыл» от удара кислородной маской. Вытянул стропы так, что касаюсь уже самого купола парашюта, а скольжения в сторону льдины со Славой так и нет. Бросаю это дело. Видно, не предназначен наш парашют для таких маневров. А жаль! Отделяю от себя кислородную маску и кидаю её вниз. Она мне больше не нужна. Маска повисает на моей левой ноге, прицепленной к колодке. Дёргаю за баллончик на жилете. Пусто! Наполняю жилет ртом, через соски. Дёргаю за «грушу» ввода в строй лодки. Что такое? Что-то дернулось подо мной и ослабло. Должен был ощутить тяжесть НАЗа. Гляжу вниз. Что за шутки! Это мой НАЗ оторвало, и он упал в море. «Как жаль, что не придётся полакомиться шоколадом из НАЗа, – подумал я. – Да и вдобавок теперь я без рации!!!» Знаюки до сих пор спорят: говорят, что НАЗ оторвало по тарировочному шву – из-за того, что я его не прицепил карабинчиком к штанине.

Немного отвлечёмся. Вообще-то я восторгаюсь людьми, которые с карамелькой за щекой обожают анализировать чужие ошибки, как они считают. Их

бы посадить на место потерпевшего и дать другим сделать анализ. Но «Се-ля-ви!» – как говорят французы. Что в переводе на русский: «Такова жизнь!», т.е. каждый ест свою морковку.



Итак, НАЗ мой уплыл, а лодка почему-то автоматически так и не наполняется. Неужели порвана?! Подтягиваю лодку за фалу, рассматриваю её. Мать честная, да она вся в плесени и баллончик весь заржавел! Видно, давно лежит, никем не осматриваемая. Я ведь не успею наполнить её вручную, скоро нужно готовиться к приводнению! Начал стучать по баллончику кулаком, двигать чеку на нём. Сработало! Заржавевшая чека баллончика щёлкнула, и воздух из баллона стремительно стал наполнять лодку. Ура!!! Однако меня порядочно оттащило от льдины, на которой стоит Слава и машет мне рукой. Видно, сильный ветер внизу! И точно! Я увидел белые «барашки» волн. Лыдин вокруг почти не было. Какая-то шуга, крошки льда. Вспоминаю действия при приводнении. Расстёгиваю замок подвесной системы. Я уже готов к приводнению!

Только мне ни в коем случае нельзя отделяться от подвесной системы (как нас учили это делать, при касании о воду – «руки вверх», и парашют сам улетит, куда ему надо). Ещё раз себе говорю: «Нельзя

отделяться от подвесной системы – иначе улетит лодка, которая привязана к подвесной системе. Я должен держаться крепко за подвеску! Иначе мне – хана!» Без лодки в ледяном море очень трудно, почти невозможно! Высота выравнивания 6–8 метров (лётчики это знают). Чётко стали видны гребни волн. «Однако штормит», – подумал я. И... через секунду окунулся в «тёплые» воды Баренцева моря.

Как раз в этом месте тёплое течение Гольфстрима заканчивает своё существование, успокаиваясь после многотысячного пробега от берегов Карибского моря, что возле Америки, и Гольфстрим отдаёт Баренцеву морю всё своё тепло. Море становится раскалённым, как солнце. Но то ли в этот день «дежурный по Гольфстриму» запил, то ли «американцы» опять очередную провокацию против «советов»



устроили, я не знаю. Но что-то теплым море мне не показалось. А даже очень наоборот. Я словно окунулся в кипяток, меня точно «ошпарило» им. Будто мил-

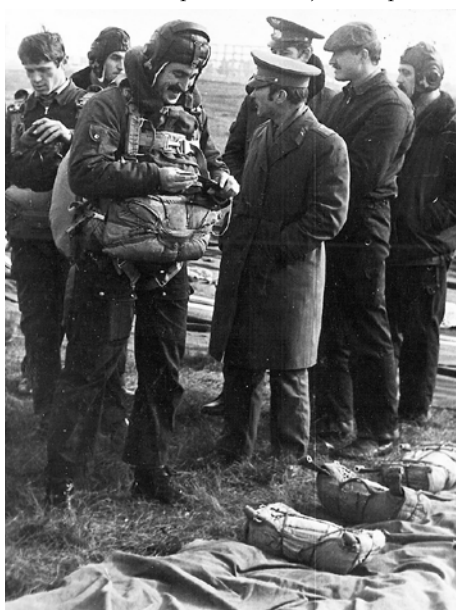


лион острых иголок вонзились одновременно в моё тело. Трудно было дышать. К моему сожалению, я не смог удержаться руками подвесную систему, когда окунулся в воду. Её у меня вырвало из рук сильным ветром. Под водой меня перевернуло, так как я оказался запутанным фалой от лодки, и вдобавок моя кислородная маска запуталась о мою левую ногу в подвесной системе. Руки мои были освобождены от подвески, а вот левая нога нет. Ситуация была нештатной, и ветер был сильный. Меня тащило по морю так, как будто я был привязан фалой к скоростному катеру. Мои ноги оказались на поверхности волн, а голова – в воде. Я видел свет, пробивающийся сквозь толщу воды, в которой находился. Воздуха мне уже не хватало! Сделал резкое усилие, чтобы вынырнуть и хватануть воздуха немного. Получилось! И... меня снова окунуло в воду! Парашют тащил меня по волнам с большой скоростью! «Не хватало ещё утонуть», – подумал я, захлёбываясь под водой.

Вспоминаю действия при приводнении в сильный ветер. Из последних сил выныриваю на поверхность штормящего моря и пытаюсь погасить купол парашюта – тяну его за нижние стропы. Оказывается, это очень трудно – погасить парашют при сильном ветре. Парашют нехотя сдаётся, но не сдыхает. Но теперь я им владею, а не он мною! Осматриваюсь. Я теперь уже не под, а над волнами и могу с трудом, но дышать. Вокруг маленькие куски льда и нет большой льдины, на которую можно выбраться, чтобы отжать мокрый комбез. Подтягиваю фалу лодки и с трудом взбираюсь в неё. Лодка, полная воды, – просто прелесть! Почти как на курорте! Не желаете принять ванну? Море, небо голубое, солнце ну просто палит! Лежи себе и загорай! Сел в ванну с водой, иначе не назовешь наш МЛАС – 51 (51-го года выпуска!; а нельзя ли было додуматься конструкторам лодки сделать в ней двойное дно с воздушной подкачкой и застёгивающуюся на молнии «пелеринку», защищающую мокрого лётчика от ветра и волн). Но это всё будет потом, через несколько лет, всё это будет доработа-

но и сделано, и другим повезёт более, чем мне, а сейчас я имею то, что имею. Поднял парашютную систему в лодку, чтобы разобраться, почему же НАЗ упал в воду. Вытянул всю 15-метровую фалу и добрался до петли, к которой должен был быть привязан НАЗ. Оказывается, что НАЗ просто забыли привязать!

Я отрезал ножом конец фала с фабричной петлёй и второй конец фала с карабинчиком, который был привязан к подвесной системе парашюта. Эти два вещдока положил в нагрудный карман комбинезона. Подарок для нашего нач. ПДС к-на Юры Фирсова. Мне бы только до него добраться! Заодно достаю из нагрудного кармана комбеза непромокаемый пакет – «Инструкция лётчику в Заполярье после катапультирования (приведения или приводнения)». Вскрываю



пакет и достаю оттуда... фото Юры Фирсова, с ехидной улыбкой и с подписью: прочти, мол, нужные слова на обороте. На обороте написаны очень важные слова, которые будут помниться вечно: «...Ага! Я же тебя предупреждал! Одевайся потеплее! Трупы с отмороженными яйцами находят больше, чем с запотевшими!!!» Спасибо Юре за проникновенные слова. Он прав!

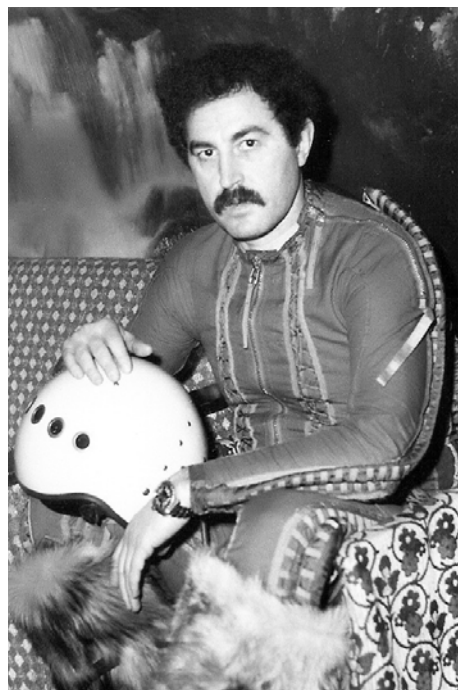


Слава Кириллов в 500 м от меня. Плыть до него против ветра по штормящему морю – пустая затея. Ни рук ни ног своих уже не чувствую! Холод проникает до мозга костей! Меня бу-бу-ква-ква-ль-но трясёт от холода. Неподалеку от себя по ветру вижу небольшую льдину. Решил плыть до неё, используя сильный ветер и мой парашют. Получилось! Как на лошадях «въехал» я на льдину. Вытянул на льдину весь парашют, лодку. Осмотрелся. Льдина тёмно-белого цвета вся в иголках (так она, видно, тает), неровная, размером 3 м на 3 м. Неплохо: маленькая площадка – расстелил парашют. Долго «отпиливал» своим тупым ножом фалу лодки от подвесной системы, всё запуталось. Никогда теперь больше не буду открывать лётным ножом консервные банки, думал я, «пили» фалу. Нож должен быть всегда острым! Наконец-то отпилил фалу, чтобы привязать лодку к петле на штанине комбеза. Разделся и выжал комбез. Оделся, надел жилет. Выжал от воды шлемофон. Надел его. Все мокрое и холодное, но все равно так немного стало теплее, чем голым стоять на ветру. Да и как-то стыдно: что скажут люди, если они вдруг меня увидят голым на льдине? Смотрю, вдалеке Слава защитился от ветра лодкой. Мудро! Я тоже так сделал. Лодка сработала как щит от сильного ветра. Холод проникал все глубже и глубже в моё тело. Голова гудела как котёл, в ушах стучали молоточки, видно, меня сильно ударило железкой от кислородной маски. Была большая вера в то, что нас уже наверняка ищут. Она меня «грела». От Рогачево мы находились на удалении 200 км. Подлётное время Ми-8, который должен находиться в 30 мин. готовности, – 1 час 30 мин. Это много, но нужно выдержать. Дождаться вертолёт! Я не знал тогда, что этот вертолёт был в Каре, что в 450 км от Рогачево в сторону Карского моря, т. е. ещё дальше от места нашего катапультирования. У командира вертолётостояла задача более важная, чем спасение лётчиков: Ми-8 стоял под загрузкой рыбных деликатесов для командира 33-й дивизии, генерал-майора, заслуженного лётчика СССР Маликова.



От холодного ветра некуда было деться. Я завернулся в купол парашюта, стал прыгать, чтобы согреться. Допрыгался до того, что льдина треснула и развалилась пополам. Я провалился в трещину и снова оказался в ледяной воде. «Зачем только я выжимал комбез, – промелькнула мудрая мысль. – Всё равно невозможно согреться в таких условиях!» Силы ещё у меня были, и я продолжал бороться за выживание. Снова залез в ванную с водой, т.е. в лодку. Черпай из неё воду не черпай, всё равно очередная волна наполняла то, что я успевал вычерпнуть резиновой кружкой, снабженной для этой цели. Вообще-то очень классное конструкторское решение: вместо того, чтобы придумать закрыть сидящего в лодке лётчика непромокаемым, легко застёгивающимся материалом, его (лётчика) снабдили кружкой! Это чтобы скучно не было ему, есть чем заняться. Черпай, милок, водицу до тех пор, пока море не вычерпашь! Я догрёб вручную (весла-то нет в комплекте у лодки) до остатка льдины, сел на неё как на бревно, ноги в воде, закрылся лодкой от ветра. Парашют мой медленно пошёл ко дну. Мысленно поблагодарил его за то, что он сослужил мне добрую службу, всё-таки спустил меня мягко с неба на воду. Невозможно долго находиться в такой позе «индейца на каное». Почему? Потому что нет весла. Я бы догрёб до льдины Славы Кириллова, тем более что она всего на расстоянии 800 м. Пробовал на лодке вручную преодолеть это расстояние, но руки леденеют по самые плечи и сводит сильная судорога. Так и остался сидеть на льдине, пока она совсем не разломалась, и я перешёл опять в лодку, которая быстро наполнялась водой из-за больших волн. Хорошо, что не было тумана и светило солнце, как на юге. Но оно не грело. Постепенно вода в лодке уже не казалась такой холодной. «Может, Гольфстрим заработал», – подумал я. Гляжу на Славика, машу ему руками. Он мне что-то кричит в ответ, ветер не доносит его слов. Оказывается, он предлагал мне закурить, приглашал в гости на его льдину. Моя пачка «Примы» в кармане вся размокла, и мне пришлось её жевать. Потом я бросил это мерзкое занятие. А Славка так и выкурил всю пачку «Беломора Кэмела» в одиночку. Ему один чукча в долг дал, проплывая на лодке мимо его льдины. Жену в роддом, наверное, вёз. (Шутка.)

Не знаю, сколько прошло времени, часы ведь мои сорвало при катапультировании, у меня начались сильные судороги по всему телу. То я в лодке становлюсь на «мостик», то меня скрючивает в обратную сторону, то набок кладёт, как «баранок» для чая, то поочередно судорога обе ноги сводит, то по одной, то шею начинает сильно «клинить», то руки. Мышцы так сильно напрягались, что казалось, ещё немного – и они оторвутся из места крепления. Боль была очень сильная! Вспоминаю дока нашего Киллера: 30–40 минут – и... писец. Что-то не хочется мне с «писцом» знакомиться! Начинаю петь революционные песни-гимны, типа: «Наш паровоз вперёд летит...» и т.д. Перебрал весь репертуар революционно-патриотических песен, перешёл на лирические: «Шумел камыш, деревья гнулись...» и т.д. Немного помогло. Всё-таки отвлекся от мрачных дум, типа: «Чего ты в воде сидишь, дурень, почки и всё остальное отморозишь, шёл бы лучше до дому, до хаты,



чайку горячего попил, а то развалился тут, понимаешь, и горланишь на всё море – рыбу так всю распугаешь». Вдруг слышу гул самолёта над нами. Глядь, да ведь это же нашёнский – Ту-128. Оказывается, когда Кабарухин сел в Нарьян-Маре и рассказал ребятам о столкновении и о нашем катапультировании, то реакция у всех была разная.

*Приблизительно спустя 2 часа после катапультирования.*

1. Генерал-майор Маликов. После разгрузки в Рогачёво с Ми-8 бочек с рыбой срочно вылетел в район катапультирования, чтобы спасти лётчиков из ледяной воды, тем более что сам он бывший лётчик, и даже заслуженный – всего СССР. Увы, реакция комдива была более глубокой, и нам его не понять. Он решил лететь в Амдерму с начавиации дивизии

полковником Твердолобом (или Верболозом, я точно не помню), который посоветовал на КП дивизии Маликову поднять не один борт, а пару, для надёжности, на сопровождение ИБ, якобы нападающего на их КП. Целью полёта в Амдерму Маликова был сбор всей документации, т.к. новый Главком ПВО Колдунов лично занялся нашим вопросом. Итак, с «лёгкой» руки Твердолоба мы попали в историю. И вообще... многие просто удивлены, что этими двумя лицами делалось всё, чтобы не спасти нас, а даже наоборот – чтобы мы погибли.

2. Главком ПВО Колдунов, недавно назначенный на эту должность (звания писать не буду), дал указание начавиации ПВО Москвителю вылететь в Амдерму и на месте разобраться в происшествии. Вот поэтому Маликов решил опередить Москвителева.

3. Наши ребята в Нарьян-Маре приуныли, сидя в лёгкой столовой. Кто-то предложил выпить за упокой наших душ, стонать за массандрой. Многие не верили в чудо нашего спасения. Оно и понятно, Север – дело серьёзное.

4. Из Амдермы в район катапультирования вылетел Сапожников на Ту-128 – борт, который я увидел. Слава поставил его в «круг» над нами. Штурман Сапожникова записал координаты нашего местонахождения, и Сапожников улетел обратно.

Приблизительно спустя 3 часа после катапультирования.

5. Майор Иван Захарченко (РП на аэродроме Нарьян-Мар) принимает решение на арест гражданского Ми-8, запросившегося на взлёт, с бригадой вахтовиков. Командир Ми-8 имел опыт спасения рыбаков со льдины и согласился на наш поиск. Часть вахтовиков осталась на аэродроме Нарьян-Мар, а часть решила лететь на поиск вместе с желающими лётчиками. Вертолёт вначале долетел до острова Колгуев.

Приблизительно спустя 5 часов после катапультирования.

6. Остров Колгуев. Идёт заправка топливом гражданского Ми-8, готового вылететь в район нашего катапультирования. На борту наш штурман Юра Орлов и люди из бригады вахтовиков. Техсостав быстро всё делает, чтобы вертолёт взлетел на поиск.



7. Сигнал «Поиск» приняла эскадрилья с Витебска, и в район нашего ката-

пульгирования вылетел Ан-12, с управляемым радиоплотом на борту.



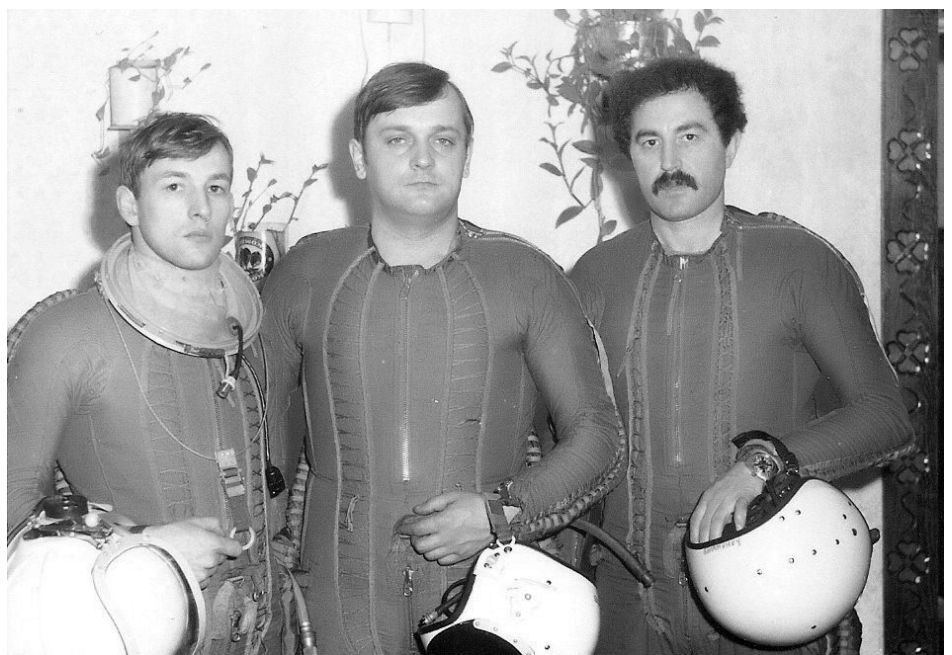
А тем временем, после судорог, которые у меня прошли, стало немного теплее. Вода в лодке, казалось, была уже немного тёплой, и приходящая очередная волна, захлёстывающая борт и наполняющая лодку очередной порцией воды, не приносила мне неприятных ощущений. Начались миражи. Я увидел вдалеке в море дым от трёх кораблей. «Наверное, Северный флот ищет нас», – подумал я. Но мираж вскоре рассеялся. Потом увидел в направлении береговой черты дым от заводов и людей, идущих по улицам. Вскоре этот мираж тоже рассеялся. Я стал потихоньку засыпать. Мне казалось, что кто-то укрывает меня теплым одеялом слой за слоем и свет становится всё тусклее и тусклее. Уже не было страшно. Мысль, что вот так человек умирает и уносит тайну своей смерти в могилу, посетила мою голову. Нет никакой «Старушки с косой», а только какая-то скользкая мерзкая медуза заполняла всего меня, и... стало тепло и свет померк. Как жаль, что я не смогу рассказать о смерти ребятам! Её не надо бояться! Не сама смерть страшна, а страшно бороться с ней, когда силы уже на исходе, а победа за ней. И тут я вдруг чётко увидел своё тело, лежащее с жилетом в лодке, наполненной водой. Я не знал, что моя душа вышла из её дома, т.е. моего тела. Я видел себя с Н = 5 метров. Потом у меня словно включился форсаж, и я, как ракета, полетел по тёмному туннелю навстречу свету. Вылетел из тёмного туннеля на большой скорости и оказался в светлом большом зале. Никого не было вокруг. Вся жизнь промелькнула передо мной как плёнка кинофильма. Потом была тишина... и... вдруг... громкий трубный голос спросил меня: «Хочу ли я умереть и прекратить свои страдания?» Я ответил: «Нет! Я ещё ничего не успел сделать хорошего в жизни!» После паузы услышал: «Хорошо! Возвращайся

обратно и делай то, что сказал!» Я снова полетел со скоростью ракеты в тёмном

туннеле и когда из него вылетел, то увидел, приблизительно с Н=50 м, своё тело, лежащее в лодке. На большой скорости я буквально «влетел» в него и не ударился. Я, уже в теле, приподнялся в лодке и увидел снова штормящее море. И опять – о ужас! – ощутил холод во всём теле – до мозга своих костей! А ведь недавно было так тепло! И какой-то вкрадчивый голос уговаривал меня прекратить эти страдания, достав ПМ из нагрудного кармана и застрелившись. Я всеми фибрами своей души осознал, что это другой голос, недобрый, и что это очень серьёзно и я не смогу противостоять этому духовному напору. Я стал кричать в штормящее море: «Многие говорят, что Ты есть... Бог!.. Но я в Тебя не верил! Я – коммунист!.. Но... если Ты действительно... есть... то... спаси меня!» Прочла минута или две, и «давление» на меня прекратилось. Мало того, к моему удивлению, ко мне приближался

на Н=300 м гражданский Ми-8. «Какой прекрасный мираж для замерзающего лётчика, – подумал я. – Гражданские борты здесь не летают – нейтральные воды, и здесь нет воздушных трасс». Но это был не мираж! Этот гражданский Ми-8 явно по мою душу прилетел!

Он стал снижаться надо мной до Н=50 метров. Я увидел крюк на тросе, опускающийся прямо на меня. Сразу вспомнилась шифровка, где спасшийся лётчик был убит статическим зарядом через крюк вертолёт. Нужно, чтобы крюк коснулся воды, и тогда произойдёт разряд и крюк уже не опасно будет касаться. Я стал отплывать от крюка, который норовил угодить мне прямо в лицо, усиленно гребя руками. Надо отдать должное командиру вертолёт Ми-8. Он, по-видимому, был снайпером, гонялся за мной минуты три, чтобы попасть крюком прямо в меня. Я машу рукой бортачу, который никак не поймет меня, что это я шарахаюсь от их крюка. Я машу ему, давай опускай пониже. Кричу им «Майна!» – т.е. пониже. Потом, видно, эта затея с моим «странным» поведением им не понравилась, трос они убрали и дверь закрыли. Видно, решили, что я сам не смогу обслужить себя. «Ну вот, обиделись», – подумал я. Через пару минут дверь вертолёт снова открывается, и спускается ко мне на лебёдке в креслице наш Юра Орлов, человек – орёл! Я был очень рад встрече с ним! Юру на большой скорости опустили так, что он с головой ушёл под воду. Всё наоборот! Нужно было крюк резко опускать, а не человека! Юра выныривает из воды около меня. Глаза, полные ужаса, и не может вздохнуть от холодного шока. Он трясущимися руками обвязывает быстро-быстро меня фалой и уже машет им – тяните. Мол, «Вира!», т.е. побыстрее поднимайте. Я для надёжности ещё сделал пару узлов концом его фалы на себе, чтобы не соскользнуть, когда



нас потянут наверх. Картина, достойная написания, – нас поднимают на лебёдке. Юра в креслице на тросе, я чуть ниже на 5 метров, под ним. От перегруза мотор лебёдки заклинивает и выходит из строя. Юру успели затащить на борт вертолёт и закрыли дверь. Я вижу под вертолёт, как колбаса на ветру, болтаюсь туда-сюда. Не хватало бы ещё «загреть» с Н = 50 метров. После короткого обсуждения на борту, видно, приняли решение не резать фалу, а всё же затащить меня на борт вертолёт. Я был рад этому решению, тем более что не очень приятно висеть под бортом грохочущего вертолёт. Тащат меня и не могут затащить – голова всё время упирается в борт вертолёт. Раза три стучался головой в днище вертолёт. Спасибо, что был в шлемофоне. «Пустите меня, ну пустите меня погреться», – стонал я. Наконец бортач, здоровая бородатая дедина, наклонившись через борт вертолёт, поймал меня за ремень моей штанины и с силой затащил через борт. Я «пропахал» мордой своего лица бугристый пол вертолёт и был счастлив, что наконец-то оказался в тепле.

Я лежал на полу вертолёт и думал: «Неужели всё позади?! Ура! Я живой!» Меня раздели догола, стали растирать спиртом, напоили им, сделали укол в руку. Я ничего не чувствовал, ни «обжигания» спиртом горла, ни тела, только запах лекарства. Потом меня накрыли брезентом, и я заснул на короткое время. Очнулся оттого, что мое тело ездило само по борту вертолёт, словно меня кто-то тащил за ноги и руки. Потом я увидел напротив себя сидящего на лавке Славу Кириллова, курящего папиросу (наверное, чукча опять подбросил ему «Беломор», когда возвращался обратно на лодке. Видать, отвёз-таки жену в роддом). Рядом со Славой сидели какие-то бородачи и наливали в стакан из бутылки. Ну прямо как в летающем ресторане, только музыки не было. «Спи-спи, – сказал мне Слава, встретившись со мной взглядом. – Всё хорошо. Спи». Я снова вырубился. Бортовое время было 18:32.

Теперь о том, как Слава оказался на борту вертолёт Ми-8. Мотор бортовой лебёдки сломался, и буксировать с её помощью Славу было невозможно. Командир Ми-8 принял нештатное решение, граничащее с хулиганством в воздухе. А иначе невозможно было в создавшейся ситуации поднять Славу на борт. Из рассказа Славы: «Я увидел, как вертолёт поднял Володю и направился ко мне. Дело в том, что мне относительно повезло больше, чем Володе. Я приводился возле большой льдины и практически весь выдох к моменту подлёта ко мне вертолёт. Я также видел, как у Володи оторвался НАЗ и он долго возится с лодкой в воздухе. Жаль, что мы не могли связаться друг с другом из-за отсутствия рации у Володи.

Когда я увидел, что Володя тонет, я хотел плыть к нему, но не смог, так как моё левое плечо не двигалось, видно, я получил удар ЗШ в момент катапультирования».

Итак, командир Ми-8 принял экстремальное решение – подлететь к льдине как можно ближе (к самому её краю и пониже) и, не выключая двигатель, забрать Славу. Это было очень опасно – потому что вода с моря, при работающем двигателе вертолёт на взлётном режиме (как пылесос!), могла попасть на винт двигателя, и тогда бы он заглох и остановился бы. Тогда нам всем была бы крышка от гроба. Командир рискнул – и его расчёт удался! Вот почему меня тащило по полу вертолёт то в одну, то в другую сторону. Итак, наше спасение состоялось! Всем участникам низкий поклон и уважение от нас! Ми-8 через два часа привёз нас в Нарьян-Мар. Меня с трудом разбудили, спирт уже делал своё дело. Я был пьян и счастлив. Всех на борту обнимал и поздравлял, а особенно командира Ми-8 и его команду. Меня переодели в чье-то меховое бельё, и нас повезли в гостиницу на аэродроме. Была радостная встреча с ребятами, расспросы и смех. Сходили посмотреть самолёт Кабарухина. Вернее, то, что от него осталось. Потом Славу и меня приказано было везти в амдерминский госпиталь, что и было сделано через несколько часов. Нас вдвоем поместили в отдельную палату, куда сразу зашёл начавиации дивизии полковник Твердолоб. Он начал спрашивать: почему мы не взорвались при столкновении, ведь у каждого самолёт было по 10 тонн керосина? Вы должны были взорваться! Почему катапультировались без доклада?

На первый вопрос Слава ответил, что не было приказа. На второй вопрос – не было времени на доклад. Больше Твердолоба ничего не интересовало: ни наше состояние здоровья, ни температура воды в Баренцевом море. Он ушёл так же быстро, как и пришёл. Тут все в коридоре госпиталя забегали, засуетились. Зашёл начальник госпиталя и сказал, что прилетел самолёт из Москвы с комиссией

и они сейчас будут здесь. И всё стихло. Москвителев зашел со своей свитой. Поздоровался с каждым из нас за руку. Каждый генерал тоже пожал нам тепло руку. Поинтересовались состоянием здоровья. Сказали, что можно лежать. Так Слава и доложил о случившемся в положении лёжа. На вопрос Москвителева, так кто же виноват в случившемся, из генералов никто ничего не ответил, мы тоже молчали. Один полковник Попов, начавиации армии, сказал, что во всём виноват генерал Маликов – командир 33-й дивизии. Впоследствии Попов стал генералом. Комиссия, попрощавшись, пожелала нам выздоровления и вышла.

Наказали тогда многих... Маликова и Твердолоба убрали, и только ПДСники продвинулись по службе как у нас в полку, так и в дивизии и армейском масштабе, получив внеочередные звания и должности. Всё же сработало успешно – лётчики живы, а то, что НАЗ утонул и были другие мелочи, чуть не стоившие жизни, – это никого не интересовало, ведь все остались живы. Оно и правда! Ведь самое дорогое у человека – это жизнь, а не погоны с орденами! Куда мы идём после смерти? И что такое смерть? Это я узнал спустя 15 лет, когда, поверив в Бога, стал христианином. Я посмотрел фильм «Жизнь после смерти», основанный на реальных событиях, и многое понял, что же со мной произошло 17.7.77. в ледяном море. Пусть каждый решит сам, «кто есть кто и что есть что». После «ледяного купания» у меня не было даже насморка 6 месяцев. Прошёл в Москве медкомиссию – признан годным без ограничения. Летал в Амдерме. А потом стал замечать, как «забарахлили» почки, потом печень, потом сердце. В итоге я оказался на дозвуковой авиации на Ту-126 в Шауляе. Пролетав 5 лет на летающем КП и пройдя перекомиссию в Москве, вернулся в родную семью истребителей-перехватчиков. Летал в Амдерме на МиГ-31. Опять имел происшествие над Баренцевым морем, но уже в полярную ночь. Но это уже другая история.

