

Трагедия над Бермудами.

Евгений Костарев.



*Не для меня придёт весна,
Не для меня Дон разольётся,
И сердце девичье забьётся
С восторгом чувств-не для меня.*

*Не для меня цветут сады,
В долине роща расцветает,
Там соловей весну встречает,*

Он будет петь не для меня.

*Не для меня журчат ручьи,
Текут алмазными струями,
Там дева с чёрными бровями,
Она растёт не для меня.*

*Не для меня придёт Пасха,
За стол родня вся соберётся,
"Христос воскрес!"-из уст
польётся,
Пасхальный день не для меня.*

*А для меня кусок свинца ?
Он в тело белое вопьётся,
И слезы горькие польются.
Такая жизнь, брат, ждёт меня.*

Русская казачья песня.

Предисловие.

***"...Небо холодной войны-оказалось горячим.В битве над океаном погибло немало летчиков.И русских и американских.Список инцидентов в воздухе-бесконечен.Но о них мало,кто знает.Правда о многих происшествиях до сих пор хранится в секретных архивах..."* Цитата из документального российского фильма "Битва над океаном" (2004 г.,РТР).**

Мой отец был офицером авиации МРА ВМФ СССР-служил на КТОФ и ДКБФ штурманом,был участником разведполетов в Тихий океан на авианосец ВМС США "Мидуэй" в 60-70-х гг. XX века.В экипаже ТУ-16 568-го гв. ОМРАП 143 АД он участвовал в сложной,смертельно-опасной крыльевой дозаправке топливом в воздухе над холодными и бушующими волнами Тихого океана,осуществлял пуски крылатых ракет и поиск пропавшей без вести советской ПЛ "К-129" в марте 1968 года,являлся капитаном волейбольной команды "Стрела" 12-го гв. ОМРАП на Балтике.



Штурман Костарев Ю.Ф.В кабине ракетносца ТУ-16.Фото 1967-1974 гг.,Монгохто.

Вышел в отставку в марте 1985 года штурманом-навигатором 1 класса с должности диспетчера РСП и КДП,с благодарностью ГлавКома ВМФ СССР,адмирала С.Г.Горшкова.За время этой службы отец был свидетелем и очевидцем многого,как яркого развития Морской Авиации,так и гибели своих товарищей-сослуживцев при этом.

В августе 1976 года при выполнении боевого разведывательного вылета с Кубы над нейтральными водами Атлантики,при невыясненных обстоятельствах,потерпел катастрофу советский самолет-разведчик ТУ-95РЦ авиации КСФ,где однокурсником и товарищем моего отца по учебе в ЧВВАКУШ в 1962-1967 гг. был главный штурман Летного Отряда 392-го ОДРАП,штурман-навигатор 1-го класса А.Ф.Бычков.С экипажем этого самолета летал один год до 1976 г. и другой однокурсник моего отца-Леонид Кашин.Причина этой авиационной катастрофы неизвестна до сих пор-Советский Союз хранил в строжайшей тайне гибель своих военных самолетов и подлодок,безжалостно вырывая языки болтунов вместе с их головами.С наступлением "эры Брежнева" в СССР была введена жесточайшая цензура в средствах массовой информации.Все данные об инцидентах на границах СССР строго засекречивались.Шла тайная холодная война между державами за мировое лидерство двух систем-коммунистической и капиталистической.

Холодная война была не менее ожесточенной,чем та,на которой грохочут танки и бежит в атаку пехота,насаживая на штыки солдат противника.А на войне,как на войне-все средства хороши!В эпицентре этой войны,на равне с секретными агентами спецслужб,оказались задействованы и советские военно-морские летчики:разведчики,ракетносцы,противолодочники.О катастрофе самолета ТУ-95РЦ было запрещено говорить правду более 30 лет.Нет о ней достоверной информации в средствах массовой информации и сейчас.Что же тогда в действительности произошло над нейтральными водами Атлантики вы узнаете на страницах этой книги.

Разведка ВВС США (AIR FORCE INTELLIGENCE SERVICE).

Уже начиная с мая 1945 г.,самолеты США стали вести воздушную разведку советского Дальнего Востока.Особенно интенсивно подобная деятельность,с нарушением границ,происходила в районе Камчатки,Чукотки,Берингова пролива и Курильских островов.Именно против СССР сосредотачиваются основные усилия американских спецслужб.Не стала здесь исключением и разведка ВВС.Парк самолетов-разведчиков как у США,так и у других стран НАТО был обширен и

разнообразен, и все эти воздушные шпионы крутились возле советских границ. Например, у ЦРУ было своё авиоподразделение разведки, замаскированное под эскадрилью разведки погоды, у Пентагона - свои, и каждое из них выполняло свои специфические задачи. Одни совершали неглубокие прорывы границы на малой высоте и вели, по сути, тактическую разведку, другие выполняли свои полеты на больших высотах и на большие расстояния, решая стратегические задачи. Кроме того, транспортные авиоподразделения стран НАТО, по приказу разведслужб, вели выброску в глубоком тылу своих разведчиков и диверсантов, сбрасывали оружие и продовольствие антиправительственным формированиям в Прибалтике, на Украине и т.д. Разведывательной деятельностью занималась авиация и нейтральных стран. С появлением на вооружении войск ПВО Советского Союза новейших ЗРК, а также истребителей-перехватчиков второго поколения (Су-9, МиГ-21, Ту-128, Як-28) эра высотных и глубоких прорывов границы закончилась. Не сидели "сложив руки" и спецслужбы стран Запада, прощупывая советские границы как на юге, так и на севере, не забывая, конечно, и Дальний Восток. Поэтому, нарушений не стало меньше: оппоненты изменили свою стратегию, стали более осторожны, у них появились новейшие средства воздушной разведки. Например, в 60-е годы на вооружении стран НАТО появились самолеты ДРЛО (дальнего радиолокационного обнаружения), которые могли выполнять задания, не входя в воздушное пространство сопредельной стороны. Они постоянно крутились вдоль советских границ и вели радиолокационную разведку на сотни километров вглубь территории. Разведывательной деятельностью занималась авиация и нейтральных стран. Для ведения разведки использовались самолеты: RF-61 (F-15) Reporter, Martin B-57 Canberra, EC-121 Warning Star, F2H-2P Banshee, F8U-1P (RF-8A/G) Crusader, F9F-8P Cougar, RA-5 Vigilante, RT-33, ERB-47H Stratojet, EC-135, RC-135, RB-52B, Lockheed U-2, U-2R/TR-1-"Dragon Lady", Lockheed SR-71 "Blackbird", P2V-1(4) Neptune, Lockheed P-3 Orion, CP 140 Aurora, Breguet Br. 1150 Atlantic, BAe HS-801 "Nimrod", WC-135W Constant Phoenix, Etendard IVP, Canberra PR, Meteor PR. 10, Boeing E-3 Sentry и др. В 70-80-х гг. XX века самолетами-разведчиками США и НАТО ежемесячно совершалось вдоль западных границ СССР 100-150 самолето-вылетов с разведывательными целями, 70-вдоль восточных. Они вели фоторазведку и перехват радиоэлектронных излучений наземных объектов СССР, и других стран на глубину 450-600 км и воздушных на глубину 850-1000 км. Зоны разведки и районы барражирования самолетов изменялись и проходили обычно вдоль границы СССР на расстоянии 30-50 км от неё. Время барражирования самолетов-разведчиков без дозаправки составляло 6-8 часов, а с дозаправкой - гораздо больше. Цель полетов - сбор и анализ сведений о бомбовых и ракетных целях, изучение системы ПВО, порядок работы РЛО-постов, интенсивность полетов военной авиации и т.д. Шпионские данные от летающих систем ДРЛО-АВАКС, действующих в Европе, Северной Африке, на Ближнем и Дальнем Востоке, а также в бассейне Карибского моря в штаб-квартиру разведки ВВС США (авиабаза Келли, шт. Техас) поступали ежедневно (а в случае необходимости и ежечасно).

01.10.93 г. разведслужба ВВС была переименована в Агентство воздушной разведки (Air Intelligence Agency). В ее задачи входит добывание разведывательной информации, радиоэлектронная война, различные вопросы обеспечения безопасности и помощь в контроле за соблюдением международных договоров. Ее руководитель одновременно является заместителем начальника штаба ВВС США по разведке и должен иметь звание генерал-майора. На 2001 год агентство имело в своем распоряжении авиапункт и восемь отдельных авиагрупп, которые снабжают информацией различные воздушные авиоподразделения и объединенное командование. На то время персонал агентства насчитывал приблизительно 15 тысяч человек. Свыше 12,5 тысяч из них являлись военными, остальные - гражданскими лицами. Кроме того, агентству было придано около 2000 резервистов ВВС. Его бюджет оценивался в 1,5 млрд. долларов. Разведка ВВС эффективней космической разведки. Кроме того, она позволяет экономить агентуру.



Авиаразведка ВМФ СССР.

Советский Союз не мог наблюдать за этим безучастно, тем более, что нарушения советской воздушной границы и боевые инциденты стали более частыми, а последствия - более трагичными и кровавыми, поэтому разведывательные полеты стала совершать и советская военная авиация. Глаза и уши флота. Так в шутку называли разведывательную авиацию ВМФ СССР, представленную отдельными авиационными полками и эскадрильями. Воздушная разведка являлась одним из важнейших видов боевого обеспечения деятельности ВМФ и его авиации, а также войск на приморских направлениях. Например, в годы ВОВ основными и постоянными задачами воздушной разведки авиации ВМФ являлись:

-разведка кораблей, судов и конвоев на морских коммуникациях, военно-морских баз и портов, аэродромов, объектов сухопутных войск на приморских участках фронта;
-поиск и уничтожение подводных лодок в море, а также мин, выставленных на подходах к базам и портам.

Значение каждой задачи определялось обстановкой, сложившейся в конкретный момент времени.

После окончания ВОВ задачи РА ВМФ СССР, ввиду глобального изменения стратегической политики мировых держав, направленной на путь агрессии и милитаризма, приобрели другое-особое и государственное значение. Бывшие союзники, партнеры и друзья вдруг превратились в страшных врагов. Советскому Союзу, только что оправившемуся от горнила тяжелой и беспощадной Великой Отечественной войны пришлось срочно не только вновь защищаться, но иногда и драться, причем до крови, за свою честь и независимость. Наступила новая война-холодная. Она проходила без полевых ожесточенных сражений и душераздирающих криков: "Ура!" Началась другая эпоха -эра

шпионажа, провокаций и диверсий, идеологического террора, возвелась в ранг политика двойных стандартов. Иностраные боевые и разведывательные самолеты, в мирное время, стали тайно и открыто, нагло и интенсивно вторгаться в советское воздушное пространство, нарушая Государственную Границу СССР, которая, согласно Конституции СССР - "Священна и неприкосновенна". Зорко и терпеливо наблюдая все это, политическое и военное руководство СССР предприняло ответные контрмеры оборонительного и в меру наступательного характера. Министр обороны СССР (1957-1967), маршал Советского Союза (1944), дважды Герой Советского Союза (1945, 1958), Р.Я. Малиновский отдал строгий приказ ВВС и авиации ВМФ: "Летайте на разведку иностранных авианосцев и их баз!" Стратегические бомбардировщики, разведчики и ракетноносцы Ту-95 и Ту-16 ДА и авиации ВМФ стали ответом СССР главному противнику. Они стали выполнять боевые задачи в небе над мировым океаном. Перелеты в Атлантический океан пилоты между собой называли "полетом за угол" - действительно, так выглядела на карте траектория их боевого рейса, в ходе которого советские летчики не должны были пролететь ни над одной европейской страной. Маршрут проходил только над морями и океанами. Если в полете происходила нештатная ситуация, экипаж не мог рассчитывать ни на чью помощь. Сами советские летчики, прекрасно зная все это, называли себя смертниками или "советскими камикадзе". Поэтому, обеспечение безопасности воздушных границ стоило нескольких человеческих жизней. Мало кто знает об этих героях, павших в неведомых миру битвах "холодной" войны XX-го века. Но они, к сожалению, были... Разведчики эксплуатировались очень интенсивно - самолетов такого класса постоянно не хватало. Поэтому, разведку проводили не только разведывательные авиаполки, оснащенные самолетами типа ИЛ-28, Ту-16 и Ту-95, но и полки морских торпедоносцев и ракетноносцев, противолодочников. Все полки МА вели разведку. Основную озабоченность здесь вызывала проблема своевременного обнаружения и наблюдения за авианосцами. Именно эту задачу морская авиация не решала - самолетам ИЛ-28, Ту-14, Ту-16 не хватало нужной дальности полета, даже при осуществлении опасной и трудной крыльевой дозаправки топливом в полете от самолетов-танкеров (заправщиков). К тому же, использование ИЛ-28, Ту-14, Ту-16 в роли разведчика было не всегда эффективно в силу отсутствия у них на борту необходимой аппаратуры. Положение изменилось с момента поступления на вооружение тяжелого почти двухсоттонного самолета Ту-95РЦ (изделие "ВЦ", по кодификации НАТО: Bear -D - "Медведь" или "Восточный экспресс"), но и после этого разведку в мировом океане все-равно проводили все полки МА ВМФ СССР, в т.ч., вооруженные Ту-16, т.к. международная обстановка стремительно накалялась.



Самолет ТУ-95РЦ.

Приказ вступил в силу и был достойно выполнен всеми силами советского военно-морского флота.

Первое качество разведывательной авиации теперь считалось-способность в короткое время обследовать значительные по площади районы мирового океана на предмет внезапного тайного обнаружения и скрытного наблюдения за организацией и ходом маневров с участием ВМС США и НАТО, принимая во внимание, что расстояние между корабельными группировками достигало всего несколько десятков миль. Летчики наблюдали за всеми учениями флота США, особенно если в состав группировки входили авианосцы. Для ТУ-95 наиболее частым районом поиска в Атлантике были Азорские острова, мимо которых проходила "столбовая дорога" кораблей 6-го флота США, соединяющая базу Норфолк с Гибралтаром.

К середине 70-х годов возможности получения более достоверной разведывательной информации о надводной обстановке, наведения и целеуказания в интересах нанесения удара различными авиационными ракетными комплексами значительно возросли, но и возникла необходимость целеуказания в интересах ударных сил флота.

Поэтому, особую значимость имели поступившие на вооружение частей разведавиации Северного и Тихоокеанского флотов самолеты дальней разведки и целеуказания Ту-95РЦ. Эти комплексы по своим основным тактическим характеристикам намного превосходили все отечественные разведывательные самолеты, а по оборудованию не имели себе равных и среди зарубежных самолетов этого класса. Дальность полета Ту-95РЦ составляла более 12 000 км (с одной дозаправкой топливом в воздухе увеличивалась до 14 500 км), а продолжительность полета-20 ч. На самолете были размещены мощные разведывательные станции СРС-4, СРС-5 «Вишня», СРС-6, СРС-7 для ведения общей и детальной радиотехнической разведки. Документирование результатов разведки осуществлялось с помощью фото-и регистрирующей аппаратуры ФРМ-2, "Ромб-4а" и "Ромб-4б". Разведывательная аппаратура, работающая в широком диапазоне волн, могла обнаруживать большое количество работающих РЛС и автоматически записывать их частоты и другие

характеристики, оперативно передавая данные "по флоту".

Трансокеанские советские перелеты.

Одним из театров боевых действий "холодной войны", как здесь уже говорилось ранее, был Мировой океан. В нем авианосные ударные группы США и НАТО несли боевое дежурство с ядерным оружием на борту, ощущая себя мировым жандармом и хозяином мира. Для того, чтобы держать под контролем полеты натовских пилотов, необходимо было знать, где находятся американские авианосцы. На разведку АУГ обычно шла пара ТУ-95 или ТУ-16. Страной, в полной мере владеющей авианосцами тогда в мире являлись США, под боком которой находилось маленькое свободолюбивое островное государство под названием Куба-партнер и союзник СССР. По совместной договоренности правительств двух этих дружественных стран, советские военные самолеты разведки могли пользоваться аэродромами Кубы безгранично и круглосуточно. Это облегчало вести разведку, но одновременно и усложняло её.

Полёты на Кубу ("полеты на объект", как называли это летчики) советских самолетов ТУ-95РЦ, начало которым было положено в апреле 1970 г. на маневрах "Океан" (экипажи полковника И.Ф. Гладкова и майора А.И. Старцева из 392-го ОДРАП КСФ), вплоть до развала СССР, производились регулярно с периодичностью 25-35 полётов в год. Советские разведчики МА следили за кораблями США на всех океанах, начиная с Северной Атлантики и заканчивая югом Тихого океана.



Куба, четвертый справа штурман-навигатор А.Ф. Бычков.

Заявление военно-морского министра США Томаса, сделанное им в 1956 году:

"Обнаружить авианосец типа "Форрестол" на океанских просторах будет исключительно трудной задачей. Корабль в открытом море, следующий на высокой скорости, трудно обнаружить даже наиболее современным поисковым самолетам. Патрульные самолеты, чтобы обнаружить его, должны обыскать тысячи квадратных миль океана. Даже если примерное положение авианосца на какой-то момент будет известно, эта информация потеряет свою ценность буквально через

несколько часов. Через 6 часов авианосец может быть где-то в круге площадью 100000 кв. миль. Ещё через 6 часов подвижная авиабаза будет находиться где-то в круге площадью 500000 кв. миль. Если поисковый самолет ошибется всего на 1 градус направлении полета к кораблю, находящемуся в 500 милях от берега, то пролетит за много миль от цели.

Другим аспектом трудной проблемы поиска корабля конкретного типа на просторах океана является извечная проблема "призраков" и неправильного опознавания. В любое время дня и ночи на просторах Атлантики находятся 2500 кораблей. В любое время суток в Средиземном море находятся 700 кораблей. Даже наисовременнейшие реактивные самолеты-разведчики, оснащенные мощнейшими радарными, обнаружив цель, должны определить, что это такое. На экране радара даже медлительный паравоз, даже маленький остров, (а в Средиземном море сотни таких островков) могут выглядеть, как авианосец. Самые опытные летчики тоже будут делать множество ошибок в опознании реальных кораблей, полагаясь только на показания радара. О подводных лодках, транспортах и даже о китах будут сообщать как об "авианосцах". А в наши дни электронных чудес есть много устройств, способных ввести в заблуждение самого опытного оператора радара. Таким образом, проблема состоит не только в том, чтобы найти авианосец, но и в том, чтобы опознать его. **И даже если поисковый самолет сумеет найти и опознать авианосное соединение, возможно, он будет перехвачен и сбит истребителями прикрытия. Поиски в море подвижной авиабазы заставят противника использовать множество самолетов. Даже обнаружив её, враг будет вынужден задействовать крупные силы своей авиации, как наступательной, так и оборонительной. Он должен будет защищаться от смертельной угрозы, которую несёт в себе авианосец, а также частью своих сил попытаться нейтрализовать его..."**

Уважаемый читатель! Запомни, пожалуйста этот последний абзац грозных фраз старого американского морского волка, т.к. они потом помогут для осмысления всего нижесказанного.

Разведывательные полёты советских военно-морских авиаторов отличались большой сложностью, т.к. производились в любых условиях боевой и метеорологической обстановки, без выходных и праздников, в любое время суток, в разных климатических зонах, при помеховой обстановке от станций радиоподавления противника. Использовался богатый опыт полярных летчиков 30-х и 40-х гг., опыт авиаторов ВОВ-советских торпедоносцев, разведчиков, пикировщиков, бомбардировщиков, штурмовиков, как и опыт иностранцев-американцев, англичан, французов, немцев, японцев.



Групповой полет ТУ-16 в океан.

Придумывалось и создавалось, что-то и новое, своё. Учились, как на своих ошибках, так и на чужих. Было сложно и интересно. Каждый экипаж должен был проявлять максимальную изобретательность, настойчивость и инициативу, чтобы в сложной, быстро меняющейся обстановке найти наилучшие способы выполнения поставленных командованием задач. Такие полеты требовали отличной дисциплины, политической грамотности, физической и психологической стойкости летчиков, их высокой летно-тактической, навигационной и огневой подготовки (боевой опыт, профессионализм), продуманности действий, хорошего знания объектов разведки и их ПВО, героизма и мужества, бесстрашия, храбрости, смелости, решительности, большого риска, выдержки, особой бдительности, максимального напряжения сил и воли, скрытности подхода и захода на разведку к цели, секретности всего дела, внезапности, четкой работы каждого члена экипажа в полете, взаимопонимания и взаимовыручки, хорошей осмотрительности в воздухе, быстрой реакции, умения использовать средства радиотехнического обеспечения по маршруту полета, умелого использования облачности, взаимодействия со своими надводными кораблями, подводными лодками и самолетами, вывод их на цель в кратчайшее время, взаимодействия с другими родами войск и противодействие им во время военных учений, умения грамотным маневром условно атаковать противника, произвести фотоконтроль и избежать при этом обнаружения и повреждения своего самолета. Умение быстро выделять главные объекты наблюдения и запоминать их расположение, правильно оценивать обстановку на земле, в море и в воздухе - ценнейшие качества воздушных разведчиков, торпедоносцев и ракетносцев. Каждый разведывательный полет представляет собой отработку сложной, многоэлементной задачи, которая включала обнаружение кораблей, определения их места, порядка построения и элементов движения, последующее наблюдение за их движением, наведение на них своих сил и, наконец (фотоконтроль). Следует заметить, что фотоконтроль производится в особо сложных условиях: с малых расстояний и высот, а в боевой обстановке - под шквальным артиллерийским, пулеметным или ракетным огнем с уцелевших

кораблей.



Разведывательный полет ТУ-95 над океаном.

Длительные рейды были тяжелым испытанием для человеческого организма. Отсутствие комфорта-неудобные кресла, теснота, спартанские бытовые условия, тяжелое меховое обмундирование, спасательные жилеты на груди, кислородные маски-заставляли часто вспоминать уставное требование: "стойко переносить все тяготы и лишения службы". На ТУ-95 летчики вынуждены были перекусывать и отдыхать на чехлах, разостланных в проходах, рядом с туалетом. Да и надо было наловчиться жевать в кислородной маске.

Во время дальних полетах экипажи также повышали уровень своей натренированности. В ходе полетов отрабатывались различные вопросы, такие, как, слетанность летных экипажей (в годы ВОВ в МА-эталонном считалось около 100 совместных вылетов на воздушную разведку), отработка различных элементов летной подготовки, в т.ч. над безориентирной местностью. Отбор же в авиационные дальне-разведывательные и ракетноносные полки МА ВМФ СССР при ГлавКоме ВМФ СССР, дважды Герое Советского Союза, адмирале С.Г. Горшкове и Командующем Авиацией ВМФ СССР, Герое Советского Союза И.И. Борзове (1962-1974 г.) был не менее строгим, чем при приеме в КГБ, куда на службу отбирали одного из ста, а во внешнюю разведку (ПГУ КГБ)-одного из тысячи, уже многократно проверенных кандидатов, имеющих высшее образование. Считалось, что воздушную разведку и ракетопускания в любую погоду, и в любой точке планеты по целям главного противника могут осуществлять только наиболее подготовленные высокопрофессиональные экипажи, умеющие выполнить любой приказ Партии и советского Правительства, держа при этом язык за-зубами. Все командиры экипажей самолетов (левые пилоты) разведчиков и ракетноносцев всегда комплектовались коммунистами или кандидатами в члены КПСС, остальной личный состав экипажей обязательно должен был являться комсомольцами-действующими или бывшими (членами ВЛКСМ; в СССР предел нахождения в



ЧВВАКУШ, 1967 г.-отбор в МА. За морским офицером в черной флотской униформе стоят в пилотках: среднего роста и светловолосый-Костарев Ю.Ф., правее него-А.Ф.Бычков.

комсомоле составлял около 30 лет). Все экипажи тщательно проверялись военной контрразведкой (Особый Отдел КГБ СССР) и Политическим Отделом. Но не смотря на высокую воинскую дисциплину, серьезность службы и её секретность, среди офицеров МА было много демократии.

Перед полетами над водной поверхностью экипажи МА тщательно готовились: получали позывные кораблей ВМФ, изучали топографические особенности объектов разведки по планам и фотоснимкам, а также системы их противовоздушной обороны, ТТД ЛА вероятного и главного противника, авианосцев, АПЛ и ПЛАРБ, надводных военных кораблей, судов обеспечения, изучали метеобстановку на маршруте. Скрытности предстоящих полетов уделялось не меньше внимания: радиообмен "маскировался", полеты старались выполнять под нижней кромкой облаков, чтобы самолеты не могла обнаружить из космоса разведка США. Маршруты полетов намечались и прокладывались с таким расчетом, чтобы исключить возможность обнаружения разведчика или ракетносца противником, с учетом географических особенностей побережья и расположения средств ПВО супостата. Малоопытному экипажу давать задание на разведку над водной поверхностью считалось нецелесообразно (особенно в безоблачную погоду). Профиль полета выбирался экипажем самостоятельно в зависимости от метеорологических условий, высоты солнца и других факторов. Задания выполнялись на принципе внезапности. Иногда перед такими полетами все свои документы экипажи сдавали на хранение начальнику штаба, а сами одевались в штатскую одежду. Постепенно у военморлетов неуверенность уступала место профессионализму, вере в свои возможности и экипажи морской авиации освоили большинство районов Земного шара.

Воспоминания о полетах в советское время на самолетах ТУ-16 с гарнизона авиации ВМФ СССР Монгохта (Хабаровский край, до 1974 г. Совгаванский район, потом Ванинский, Дальний Восток. Главная база авиации ВМФ СССР на КТОФ: 570-й и 568-й МРАП) заместителя командира по летной службе 570-го МРАП 143-й АД М.Ковбасенко (впоследствии шеф-пилот авиазавода №22):

"Задачей полка было нанесение ударов по кораблям и портам вероятного противника. Основными целями считались авианосные соединения США. Для поражения ударного авианосца достаточно одной ракеты с ядерной боевой частью, но чтобы донести её до цели и поразить её, планировалось поднимать до трех полков. Главное, дойти до цели на высоте 8-10 км., захватить её радиолокационным прицелом и пустить ракеты на дальности 300 км., да ещё "подсвечивать" авианосец до сближения не менее 100 км. Практически все мы в случае военного конфликта были бы смертниками. Учебные пуски проводились в Татарском проливе, а типичным маршрутом было направление на Курилы, потом летели на восток, дозаправлялись, получая в воздухе до 10 т. керосина, и заходили с востока на Японию, проводя разведку и стараясь остаться незамеченными. Постоянно ходили по Охотскому морю до Камчатки, потом летели вдоль Курил в поиске кораблей. Мы обязаны были их сфотографировать (это была задача стрелка), зарисовать (радиист) и визуально опознать-это делал командир или второй пилот. Приходилось снижаться до нескольких десятков метров. Летали на разведку обычно парой-одиночные полеты после пропажи ТУ-16 запретили. При мне в полку случилась только одна авария: при посадке ТУ-16 попал в торец ВПП. Машина переломилась и сгорела за 30 минут, но экипаж успел её покинуть."



Ракетный пуск с ТУ-16.

Обстановка на Кубе была дружественной, отношение к нашему лётному и техническому составу-как к близким родственникам. Многие ныне откровенно недоумевают-как можно было порвать отношения с такими искренними и верными друзьями. Не следовало ни под каким предлогом выводить наши авиационные части с Кубы, а, более того-современные самолёты.

Для северян, не избалованным комфортом и солнцем даже краткосрочное пребывание на Кубе в прекрасных условиях давало отличную эмоциональную разгрузку.

Возможности разведки с использованием аэродромов дружественных стран существенно возросли. Так, благодаря базированию самолётов Ту-95РЦ на Кубе стало возможным обнаружение в Западной Атлантике двух авианосных ударных групп, совершающих переход от берегов Америки в район Норвежского моря для участия в военных учениях НАТО "Стронг Экспресс". За обеими группами в течение двух суток вели наблюдение самолёты Ту-95 РЦ, вылетавшие с аэродромов Кубы, а затем его продолжили самолёты-разведчики авиации КСФ с базовых аэродромов.

Хоршим подспорьем для разведывательной военно-морской авиации являлся и находящийся на

Кубе (южнее Гаваны) мощнейший советский секретный центр электронной разведки КГБ Лурдес, а затем и важнейший российский центр радиоперехвата ГРУ и ФАПСИ, официальное название которого было - "Российский электронный центр в Лурдесе". Но 27 января 2002 г. этот важный стратегический объект был закрыт.

Катастрофа.

Дальние разведывательные полёты таили массу неожиданностей и не всегда они завершались благополучно. **04 августа 1976 г. в 20:15 по гаванскому времени при загадочных обстоятельствах над Атлантическим океаном погибает советский самолет дальней разведки Краснознаменного Северного Флота-ТУ-95-РЦ (год выпуска 1966, заводской № 66МРТС304, первые две цифры-год выпуска самолета; по другим данным-заводской № 66МРЦ304, борт № 37) из гарнизона Федотово (Кипелово, Вологда-18, 392-й ОДРАП, командир полка-Меленный Владимир Степанович (1975-1981 гг)).** Тогда, пара советских самолётов-разведчиков ТУ-95РЦ выполняла трансокеанский перелёт по маршруту: Гавана (аэродром имени Хосе Марти, Куба)-Оленья (Оленегорск, "Высокий») (Кольский п-ов, Мурманская область, СССР). Экипажи этих самолетов выполняли задачу по контролю действий Второго Атлантического флота ВМС США. Через 6 ч 20 мин в р-не Ньюфаундледской банки, над нейтральными водами Саргассового моря, на удалении 180 миль южнее Бермудских островов (по российским данным, а по американским-230 миль юго-восточнее острова Ньюфаундленд) один из этих самолетов потерпел катастрофу. **Весь экипаж (12 человек) погиб:** командир-пилот 1-го класса, майор Красносельских А.И., помощник командира корабля (2П), капитан Гарынычев Ф.Е., штурман-навигатор 1-го класса капитан Бычков А.Ф., бортинженер, капитан Скороходов Л.И., ст. лейтенант Позняк В.А., ст. лейтенант Васильев Н.Ф., ст. лейтенант Лебедев Е.Н., прапорщик Трифонов М.Н., прапорщик Грибалев В.И., прапорщик Тараненко А.И., прапорщик Федяшов В.А., курсант Колибачук В.М.



Слева направо: штурман А.Ф.Бычков, командир 392-го ОДРАП В.С.Меленный, командир экипажа ТУ-95РЦ А.И.Красносельских. Гарнизон Федотово (Кипелово). 70-е гг.

Ведомый экипаж по команде с командного пункта ВВС КСФ снизился до 300 м. и был возвращен обратно на Кубу. Его экипаж продержали там без разъяснения причин целый месяц, а потом, по возвращении в Советский Союз, без объяснения причин расформировали, и распределили по разным другим воинским частям. Один из летчиков, вспоминая тот полёт над Атлантикой, грустно говорил: "За что? За что?" Когда его спросили друзья, что он имеет в виду, он замолчал. Командиром этого самолета был Юрий Манин (умер в 2005 г.), штурманом - Владимир Сорокин (он умер в 2003 г.).

В справке из «Сборника авиационных происшествий в авиации ВМФ» говорится: «4 августа 1976 года. Ночь. В 20 ч. 15 мин. при перелете Гавана-Оленья при изменении эшелона произошло внезапное сваливание самолета в плоский штопор. Экипаж хладнокровно предпринимал попытки для вывода самолета из режима сваливания, но самолет оставался неуправляемым, а возникшие перегрузки не позволяли экипажу воспользоваться средствами спасения». Результаты обработки информации свидетельствовали о **появлении внешних возмущающих сил** стремлении экипажа парировать их во время перехода с 8700 на 9000 м. и при достижении вертикальной перегрузки 1,7-1,8 произошло сваливание. Падающий в Атлантику экипаж успел передать, что испытывает сильнейшие перегрузки и что штурвалы вырывает из рук. В создавшейся аварийной обстановке экипаж предпринимал попытки вывода самолёта в режим горизонтального полёта, но он оставался неуправляем. Иными словами, никто не смог приводниться с парашютом в нейтральные тропические воды с надеждой выжить. Существенным пробелом в оборудовании самолета ТУ-95РЦ было отсутствие катапультируемых кресел. Покидание передней кабины осуществлялось через нишу носовой стойки шасси. При этом её, естественно, необходимо было выпустить. Члены экипажа должны были добраться до выхода специальным транспортером. Командир огневых установок и кормовой стрелок могли покинуть самолет через индивидуальные люки вниз. По словам родственников погибшего экипажа, последними словами в кабине самолета были мат членов экипажа и крики штурмана-навигатора А. Ф. Бычкова, направленные командиру: "Аркаша!!! Выводи!!! Выводи!!! Падаем!!! Падаем!!! П-ц!" Когда гибель неминуема, летчики говорят так почти всегда. Это подтверждают все профессионалы, которые занимаются расследованиями авиационных катастроф, и данный случай не явился здесь исключением.



Члены экипажа ТУ-95РЦ А.И.Красносельских во время отдыха на Кубе.1976 г.

Поиски.

В тот же день началась длительная операция по поиску места падения самолета, останков членов экипажа и секретной аппаратуры. Начальнику разведки 392-го ОДРАП полковнику Георгию Бульбенкову из гарнизона Федотово довелось лететь в Гавану после катастрофы Ту-95. Была надежда, что кому-то удалось уцелеть на поверхности воды, тогда можно было навести на них какой-то из ближайших советских теплоходов. Командование интересовало и судьба секретных документов, находившихся у экипажа. Их запросто могли обнаружить американцы. От неминуемой в этом случае замены шифров и позывных спас случай. Портфель с бумагами удалось выловить экипажу нашего сухогруза, направленного радиogramмой из Москвы в район падения самолета. Едва бесценная находка оказалась на борту, как в небе появился четырехмоторный противолодочный самолет США РЗ-А-"Орион". От его приборов ничто не ускользнуло бы, а для захвата столь лакомой добычи американцы наверняка послали бы и надводные корабли или АПЛ с боевыми пловцами SEAL (SEAL (англ. Sea Air Land) (букв."Тюлени"-Силы специальных операций ВМС США, предназначенные для проведения разведывательных и диверсионных операций с моря) на борту. Ответная нота Госдепартаментa США в случае официальных претензий МИД СССР на действия ВМС США могла гласить примерно так: **"Вы не объявили о гибели своего военного самолета, следовательно, по нормам международного права-это ничейное, бросовое имущество"**. Именно так США поступило после пропажи без вести в южной акватории Тихого океана 8 марта 1968 года советской дизель-

электрической ракетной подводной лодки "К-129" проекта 629А (классификация НАТО-"Оо11:"), бортовой № 574 (командир-капитан 1-го ранга Владимир Кобзарь), вышедшей на боевое патрулирование с одной из военных баз Камчатки. Тогда США направили на тайный подъем советской погибшей субмарины специальное судно ЦРУ "Гломар Эксплорер" (операция имела кодовое обозначение "Дженифер"). Цель секретной миссии-заполучить образцы советского ядерного оружия и шифровальной техники (ЗАС). Тихоокеанские самолеты ТУ-95РЦ наблюдали за ходом этой операции. Только здесь военные самолеты США не остались безразличны и к прилету федотовцев. Американские перехватчики встретили их и от морской могилы товарищей проводили до самой Кубы. Истребители не обделяли советских авиаторов вниманием и на обратной пути, пока не убедились, что вологжане окончательно легли на обратный курс. Как считал начальник разведки Г. Бульбенков, американцы потом, может, и отправлялись ко дну, где покоились останки ТУ-95-РЦ за документами. Но никаких секретных бумаг там уже не было-их сумели поднять раньше советские военные водолазы. Так как для срочного поиска самолета и подъема его останков был создан специальный отряд в составе поисково-спасательных судов: "Владимир Трефолов", "Алдан", спасательного буксира СБ-38 (вышел на поиски с порта Гаваны), танкера "Дубна" и теплохода "Аджария". Возглавлял его командир бригады спасательных судов капитан 1-го ранга Марат Иващенко.

К сожалению, в самом начале операции судами, которые поднимали плавающие предметы самолета, была допущена ошибка: место катастрофы на карту нанесли, но буй не выставили. Точное место катастрофы было потеряно, ошибка в определении места в этом районе составляла величину до семи миль. Поэтому подошедшим судам отряда пришлось организовать поиск на значительной площади, применяя все средства и силы. Спасательные суда занимались траление в расчете зацепить на грунте выступающие части самолета. Трал часто цеплялся за камни и отрывался. Тогда поисковики решили пойти на нарушение инструкции и проводить осмотр дна не из неподвижной наблюдательной камеры, а во время движения судна со скоростью 3-4 узла. В этой камере мичман-северянин Станислав Петрович Колпакчи провел более ста часов, находясь в ней по пять-шесть часов за смену. За время поиска спасательными судами была протралена площадь 593 квадратных километра. Только со "Трефолова" визуально на ходу и на якорю было осмотрено более 30 квадратных километров дна. Советские спасательные суда весь период работ "пасли" канадские корветы, сменяя друг друга через каждые десять дней, а с вертолетов они снимали на кинолентку ход работ. Иващенко отпугивал их, стреляя из ракетницы. В день рождения командира бригады Марата Иващенко его поздравили и канадцы (узнали ведь!), передав ему с вертолета посылку, в которой было и мороженое. В ответ они попросили прислать черного хлеба и махорки. Дело в том, что в ВМФ Канады служило немало украинцев, эмигрировавших и бежавших за кордон до и после войны. Вот и



Командный состав погибшего экипажа, слева направо: Ф. Гарынычев, А. Красносельских, А. Бычков, Л. Скороходов. Куба, 1976 г.

соскучились. Командир приказал положить в посылку и "агитационную литературу"-журналы "Огонек".

Как часто бывает, положительный результат был получен в результате цепи случайных обстоятельств. Работа продолжалась уже почти полтора месяца, а результатов не было. **17 сентября** командир, видя, что экипаж судна измотан, дал команду отдыхать. Но о распоряжении командира не знал офицер Юрий Шамин, который готовился к заступлению на "собачью вахту" с 4 до 8 утра и в тот момент отдыхал. Утром, как обычно, он сыграл побудку. Узнав об этом, Иващенко не стал отменять приказ офицера. Работы продолжились. Корабль, идя

галсами, вновь стал обшаривать дно. И тут "Трефолева" обогнала стая дельфинов, которые в районе форштевня сделали левый поворот. Подобные маневры стая выполнила несколько раз, пока Иващенко, не усмотрев в этом осознанные действия морских животных, не отдал приказ следовать за дельфинами. И почти сразу **на глубине 43 метров** старшина второй статьи Кириллин, сидевший в наблюдательной камере, увидел фрагменты самолета. Это было **18 сентября 1976 года**.



Куба, 1976 г. Советские военно-морские летчики. В центре - А. Ф. Бычков.

А затем началась работа по подъему останков тел и аппаратуры, перечень которой содержался на нескольких листах. На борт "Владимира Трефолева" были подняты останки всех 12 членов экипажа и более чем **300** приборов, деталей и частей самолета. Саргассово море-удивительно поразило советских военных специалистов-вся поверхность покрыта водорослями, такое ощущение, что находишься на громадном, заросшем футбольном поле. Команда свою задачу выполнила.

По завершении работ моряки-североморцы выполнили скорбный ритуал: с воинскими почестями, по большому сбору, в форме первого срока экипаж "Владимира Трефолева" предал останки летчиков водам Атлантики. Из списков без вести пропавших были вычеркнуты 12 фамилий. Т.к. на спасательных судах не было морозильных камер для помещения туда трупов погибших летчиков, и учитывая, что все погибшие относились к морской авиации, командованием было принято решение перезахоронить экипаж в океане, по морскому обычаю, с соблюдением всех воинских почестей **в точке: 43 градуса, 49 минут, 2 сек. с.ш., 49 град., 48 минут, 7 сек. западн. долготы** Атлантики. На земле, в гарнизоне Кипелово (Федотово) потом с воинскими почестями хоронили пустые гробы. В древности могилы без останков называли кенотафами. Такие надгробья ставили, когда воин погибал вдали от родных краев и останки его нельзя было доставить домой. Затем, на место гибели самолета-разведчика с советского военного корабля были сброшены



Советские летчики. Второй слева-штурман-навигатор А.Ф.Бычков. Куба, 1976 г.

глубинные бомбы.

Последующие события не имеют непосредственного отношения к катастрофе, они относятся к жизненным реалиям. По существующим положениям пенсии и пособия детям выплачиваются по случаю потери кормильца при условии, что представлено тело погибшего, на основании которого и выдается свидетельство о смерти. Выдается, естественно, врачом и заверяется соответствующими органами. И большая благодарность вологодским врачам, которые проявили гражданское мужество и выдали свидетельства о смерти членов экипажа их родственникам. При отсутствии таких документов семьям пришлось бы в течение долгих лет мыкаться по чиновничьим коридорам, унижаясь и доказывая, что их отцы и мужья погибли в авиакатастрофе, а не скрылись за границей и неизвестно чем бы эти хождения закончились.

Версии катастрофы.

Считают, что причиной катастрофы было **сваливание** самолета. Сваливание самолета могло произойти в следующих ситуациях:

- 1) попадание в реактивный след иностранного гражданского судна (например, пассажирского или почтового "Боинга");
- 2) природный фактор-выход самолета на предельную высоту с последующим помпажем и отказом двигателя (ей) в зоне турбулентности;
- 3) человеческий фактор (ошибка экипажа)-при наборе высоты не велся контроль за скоростью полета и углом тангажа;

- 4) попадание в реактивный след второго Ту-95 (ведомого);
- 5) опасный инцидент с военным (-и) американским (-и) или канадским (-и) ЛА: попадание в реактивный след чужого самолета противника, столкновение двух самолетов в воздухе или боевой контакт между ними;
- 6) пожар двигателя.

До этой катастрофы Ту-95РЦ произошло несколько случаев сваливания в аналогичную спираль бомбардировщиков Ту-16-военного аналога гражданского Ту-104. Все они имели место также на высотах 9-10 км и предварялись либо сильной болтанкой, либо выполнением какого-либо маневра (разворота, набора высоты, изменением режима работы двигателей). Известны два факта спасения части членов экипажа - один вместе с самолетом, другой после его покидания. В первом случае при облете бомбардировщика летчиками-испытателями (военной приемки Куйбышевского авиазавода) и попадании его в режим срыва командир экипажа дал команду на покидание и катапультировался, но погиб при нештатном выходе кресла из кабины. Второй пилот, подполковник, оставшись в падающей машине, после нескольких витков чудом вывел ее в горизонтальный полет и посадил деформированный от нерасчетных перегрузок в нескольких местах самолет, подвергшийся такому непредвиденному эксперименту. Летчик получил звание Героя.

Другому экипажу Ту-16 (авиации Черноморского флота) повезло меньше. Сваливание произошло ночью при выполнении разворота над морем. После безуспешных попыток парировать неуправляемое падение командир корабля дал команду покинуть самолет и сбросил верхние люки кабины пилотов, но спасся только его помощник - старший лейтенант Сучков. Катапультное сидение у него не сработало, и он, пытаясь вывалиться из кабины без автоматики и отжимаясь от кресла, непроизвольно привел в действие барометрический датчик открытия парашюта. Его ранец раскрылся на высоте около 2000 м, и наполнившийся завихрениями купол "вытащил" летчика из кабины. Характерен его рассказ о мощных перегрузках, переменных по силе и времени, которые то позволяли чуть приподняться пилоту над сидением, то снова вдавливали в него. Этим еще раз подтверждается феномен "нокаутующего" воздействия больших знакопеременных перегрузок, действующих на экипаж тяжелого самолета, попавшего в подобную адскую спираль. Он достаточно знаком летчикам маневренных одноместных машин, особенно их испытателям и истребителям-пилотажникам. Но для экипажей солидных многотонных воздушных кораблей такое всегда неизвестная неожиданность, авиационная "терра инкогнита".

В военной авиации СССР эта трагическая череда специфических авиакатастроф вследствие сваливания не осталась без реагирования. Была исследована и уяснена главная причина возникновения таких ситуаций - полет на высотах вблизи практически возможного потолка для данного полетного веса самолета и конкретного состояния окружающей атмосферы (ее температуры, плотности и турбулентности). Оказалось, что в высотных условиях, когда подъемная сила плоскостей лайнера в разреженном воздухе почти уравнивается с его весом (или, как сейчас более принято говорить массой), достаточно небольшого и кратковременного воздействия какого-либо фактора, чтобы это "хрупкое" равновесие мгновенно оказалось нарушенным и машина за считанные секунды, не слушаясь реакции пилотов (увы, как правило, запоздалой), сваливается в неуправляемый крен и опускает нос, набирая скорость и перегрузки по всем осям. Навстречу гибели...

После проведения соответствующих испытаний были приняты различные профилактические меры и в улучшении поперечной устойчивости тяжелых самолетов, и в дополнении инструкций их экипажам, но главное - в ограничении максимально допустимой высоты полета, особенно с полным полетным весом в начале маршрута. Эта высота была директивно занижена на 1000 м относительно расчетной по соответствующим графикам, а в случае превышения температуры окружающей атмосферы на высоте полета (относительно стандартных эталонных условий) она дополнительно ограничивалась в меньшую сторону на величину поправки, также достигавшей несколько сот метров. Тем не менее, 13 июля 1988 году над Баренцевым морем, северо-западнее острова Колгуев (место падения: 70 градусов с. ш., 48 градусов восточной долготы) по причине сваливания, возникшей по неустановленной причине, терпит катастрофу Ту-16 авиации ДКБФ 342-го полка РЭБ (в/ч 09642) гарнизона Остров-2, Псковской области. Весь экипаж 6 человек погиб (командир, пилот 1-го

класса,командир ЛО,майор В.Ефимов)...

1.) Согласно советской официальной версии,наиболее вероятная причина катастрофы самолета-разведчика ТУ-95РЦ-**сваливание** с последующим падением по траектории плоского штопора из-за непреднамеренного попадания в вихревой след (спутную струю) пролетевших перед этим самолётов,следовавших по международным трассам на высоте 9000-10000 м.Вывод подтвержден дешифрированием ленты МСРП-12 в 13 Государственном НИИ ЭРАТ ВВС в Люберцах-3,Московской области **24 ноября 1976 г.** Слабое звено этой версии:гражданские суда не мечутся туда-сюда,а летают строго отведенными эшелонами по расписанию,за чем круглосуточно наблюдают диспетчера наземных служб УВД,а у военных-диспетчера КДП и РСП,операторы РЛС ПВО,и ПТН ПВ КГБ (в США-БОХР).Ситуация могла бы возникнуть только в результате действий нашего экипажа.Однако,экипажам ТУ-95 приходилось учитывать интенсивное воздушное движение между Старым и Новым светом и выбирать высоту полёта между эшелонами международных авиалиний.Всегда полеты военных самолетов ДА и МА выполнялись в строгом соответствии с Международными правилами использования воздушного пространства над нейтральными водами,не нарушая границ других государств.Сомнительно,что экипаж с отличной слетанностью совершил ошибку (командир и штурман-навигатор были первого класса).В ноябре 2007 г. из Москвы вернулся старший сын погибшего в этой авиакатастрофе на ТУ-95РЦ главного штурмана-Дмитрий Бычков.Он был в 13-м НИИ,который занимается всеми авиакатастрофами.Данных по этой авиакатастрофе в НИИ-нет!Странно...Самолет был найден водолазами,с него были подняты на поверхность все приборы и документы,останки погибших,а в 13 НИИ об этом деле ничего нет!Еще раньше,примерно за 8 лет до этого,друг и одноклассник сыновей погибших летчиков-Герой России,полковник морской пехоты (тогда майор),обучаясь в Москве в академии,посещал военный архив по их просьбе,используя свои связи,и ничего необычного там не обнаружил.Потом он вновь учился в Москве в академии Ген.Штаба.Что касается секретности,то к сожалению она в основном прикрывает не силу а слабость,кого-то или чего-то...

2.) Природная причина катастрофы-турбулентность.

Можно предположить,например,что самолет попал в зону сильной турбулентности и экипаж попытался её "перепрыгнуть" (или самолет просто попал в турбулентность уже во время набора высоты с 8700 на 9000 м).На реактивных самолетах общеизвестно:"чем больше высота полета-тем меньше расход топлива".Но в августе 1976 года "рыночно"-экономические оценки еще не были подавляющим фактором в соображениях безопасности полетов.Однако,особенностью полетов над Атлантикой являются порой непредсказуемые потоки встречного ветра и прочее,т.е. топлива у самолетов ТУ-95РЦ на перелет с Кубы в Союз хватало еле-еле,всегда оставалась вероятность нехватки горючего.Выходом из ситуации был полет на крейсерской скорости (720-750 км/ч. с максимально возможным эшелонном полета (для экономии топлива)

11000-13000м.К тому же,новая мощная разведывательная станция СРС-5 ("Вишня"),установленная на ТУ-95РЦ,отлично решала задачи обнаружения и перехвата излучений самолетных,корабельных и наземных УКВ-радиостанций на высотах 8000-10000 м.,где её дальность работы составляла 550 км.Также в процессе полетов ТУ-95 на Кубу были изучены некоторые особенности района.

На участке маршрута от 55 до 36||- с. ш. встречались **струйные течения**,скорость которых на высоте 5000-10000 м достигала 200-300 км/ч,что увеличивало продолжительность полёта на 2,5-3 ч.Иногда перелёт на о. Гавана был вообще невозможен.

На участке маршрута от 60 до 30||- с. ш. на высоте 9000-10000 м на отрезке длиной 800-1500 км и глубиной до 150 км встречались фронтальная облачность и отдельные мощно-

кучевые облака. В этом случае приходилось отклоняться от линии заданного пути до 100-200 км.

Немаловажное значение имело положительное отклонение температуры воздуха от стандартной атмосферы, достигающее 10-15|°| на участке маршрута южнее 40|°| с. ш., что приводило к увеличению расхода топлива.

По опыту полётов средний часовой расход топлива на режиме максимальной дальности на скорости 740-710 км/ч достигал 4,91 т, средний километровый расход - 7,5 кг/км, что на 12-14% выше расчётного значения.

3.) Человеческий фактор-ошибка экипажа.

Лучшим источником определения причин происшествия являются объяснительные членов экипажа. Если экипаж не в состоянии написать объяснительные, это еще больше облегчает расследование. В этом случае оспорить решение о вине экипажа некому. При полной неясности обстановки виновником катастрофы обычно считают экипаж. Ходили слухи, что командир экипажа Аркадий Красносельских, через 5 часов с момента вылета с Кубы, передал управление ПКС Фёдору Гарыночеву, готовившему к этому стать командиром нового самолёта ТУ-142, только поступающему тогда на вооружение. А там-пилотирование производится по другому, чем на ТУ-95. Сам командир Красносельских, якобы, стал спать. Поэтому, Гарыночев совершил ошибку-набирал высоту при штатном, но близком к критическому, угле атаки. Турбулентностью задрало нос чуть больше и всё, вот оно сваливание. Таких случаев в истории авиации было множество. Не мудрствуя лукаво, пришли к выводу, -при наборе высоты экипажем не велся контроль за скоростью полета, поэтому и произошло сваливание самолета.

4.) Попадание в спутный след второго ТУ-95.

Правда, в таком случае второй экипаж отдали бы под трибунал, а не расформировывали. Хотя, может секретность полета и отсутствие прямых доказательств послужили замене трибунала расформированием экипажа ведомого. Вариант с ведомым, как виновником катастрофы возможен, только сложен он как-то. Слишком много негативных факторов должно было совпасть для этого: ошибка пилотирования (или нештатная ситуация во время неясного совместного маневра)+отсутствие (хотя может и вынужденное) радиообмена+потеря визуального контроля. Маловероятно. Во-первых, еще перед вылетом оба экипажа должны были знать заранее режим полета друг-друга-потолок, скорость, маршруты, задания. Во-вторых, ведущий вылетает первым, что уже создает значительный отрыв от ведомого. Как же тогда, ведомый оказался впереди по курсу ведущего?! Ошибка штурмана или пилота его экипажа, внезапный отказ материальной части (радио, РЛС) при полете в облачности? Вряд ли.

5.) Опасный инцидент с чужим самолетом или самолетами.

ГП-главный противник.

"Разведывательная деятельность продолжается, когда открытой войны между странами нет...Некоторые её детали останутся в тайне навсегда либо потому, что этого требует безопасность народов, либо потому, что люди, которые знали эти секреты, уже умерли." Е.Х.Кукридж, бывший английский военный разведчик и журналист на страницах своей книги: "Тайны английской секретной службы." Москва, Воениздат, 1959г., перевод с английского

Д.О.Игнатовой,предисловие-М.Круглова.

Ситуация могла легко сложиться в результате неправильных (ошибочных или хулиганских) действий пилота-противника.Подобные инциденты происходили над просторами морей и океанов довольно часто.Ведь противники продолжали наблюдать друг за другом постоянно.Если оба советских ТУ-95РЦ были обнаружены (а они и должны были быть обнаружены,т.к. инцидент произошел в зоне интенсивного морского судоходства,воздушных сообщений,радиообмена и пеленгации,а станции радиоразведки на территории США,дежурившие в круглосуточном режиме,фиксировали работу оборудования ТУ-95РЦ на расстоянии 300-400 км. от береговой черты),то их однозначно вели бы истребители с береговых баз или с авианосцев до выхода из контролируемого района.Ни в одном из подобных зафиксированных контактов истребители не пытались вынудить ТУ-95 или ТУ-16 к посадке или т.п.Всегда было просто ведение и выдворение.А тут может быть,какой-нибудь ковбой лихой попался.Следует помнить,что в 50-60-70-х гг. XX-го века базы ВМФ СССР не давали покоя "любопытным" самолетам-разведчикам стран НАТО-

США,Великобритании,Норвегии,Японии,а также нейтральной Швеции.Самолеты этих государств,особенно истребители с авианосцев,тогда часто вели опасный облет советских военных кораблей,оттачивали мастерство перехвата на патрульных самолетах ВМФ и Дальней авиации ВВС,нередко с опасными маневрами вокруг них,что иногда приводило к печальным последствиям.По пути на патрулирование в Атлантику советские самолеты часто перехватывались норвежскими и британскими истребителями,а в Тихом океане- японскими и американскими.Чтобы избежать вооруженных инцидентов экипажи ТУ-16 и ТУ-95 устанавливали пушки кормовой стрелковой установки в крайне верхнее положение на весь период,в течение которого их сопровождали чужие истребители.Также во время учебных или разведывательных вылетов на самолеты обычно не подвешивали ракетное вооружение.Американские же стратегические бомбардировщики Б-52 постоянно кружили вдоль советских границ (особенно в Арктике и на Дальнем Востоке) с реальным ядерным оружием на борту.В любом случае,если причиной катастрофы было неправильное поведение пилота иностранного самолета,то обоюдное замалчивание этого инцидента СССР и США,или Канадой,теоретически может быть объяснимо.

В 2005 году генерал-майор запаса **Виталий Ветров**,ранее возглавлявший Ветеринарно-санитарную службу Вооруженных Сил РФ,рассказал российскому журналисту Андрею Гавриленко о своей командировке на Кубу,где он был с **ноября 1974 по октябрь 1976 г.**,и в должности военного фельдшера на борту спасательного буксира СБ-38 принимал участие в подъеме останков погибшего экипажа советского самолета-разведчика и его секретного оборудования.По словам Виталия Ветрова,***советский самолет был сбит американцами.***А в документальном фильме "Загруженные смертью" (серия №14 сериала "Красные Звезды", 1997 г.,автор сценария А.Нестеров,автор идеи и продюссер В. Савин) про эту катастрофу сказано дословно следующее:

"...советский ТУ-95РЦ погиб при невыясненных обстоятельствах в результате столкновения с американским самолетом F-15.Оба экипажа погибли..."

При попытке связаться с харьковской киностудией "Красные Звезды",чтобы выяснить источник этой информации,удалось узнать,что студия расформирована,а директор студии "Авиафильм",историк авиации Савин погиб в авиакатастрофе в 2002 году...



F-15 перехватывает российский ТУ-95МС «Моздок», снимок 2000-х гг.

"Виновник" инцидента?

F-15 Eagle-всепогодный манёвренный тактический истребитель, разработанный компанией Макдоннелл-Дуглас (в настоящее время Боинг). Впервые в воздух опытный образец нового истребителя поднялся 27 июля 1972 года. Предназначен он для завоевания превосходства в воздухе. **Принят на вооружение в 1976 году.** Самый ближайший к месту катастрофы советского самолета-разведчика был военный аэродром с истребителями F-15, дислоцирующийся рядом со штаб-квартирой **ЦРУ США**-штаб-квартира Командования тактической авиации, авиабаза 1-й ТИАКР 9-й ВА (27,71,94-ые-эскадрильи F-15 в 1975-1976 гг.) в Лэнгли, штата Вирджиния. Истребители F-15 никогда не базировались на авианосцах и не состояли на вооружении ВМС, но визуально они очень похожи на F-14 "Томкэт", активно применяемыми на авианосцах ВМС США. Это означает одно-если был перехват, то он мог происходить, как с американского наземного военного аэродрома, так и с авианосца. Начиная с середины 70-х гг. новые одноместные F-15А и двухместные учебно-боевые F-15В стали постепенно заменять в ВВС США старые F-4 "Фантомы". В дальнейшем последовали новые модификации F-15С и F-15D. Экспортные поставки осуществлялись в Израиль, Японию (где этот самолет также выпускался по лицензии компанией "Мицубиси") и в Саудовскую Аравию. 11 декабря 1986 г. совершил первый полет серийный двухместный самолет F-15Е, которому предстояло в полном объеме воплотить в себе боевые возможности "Игл" как истребителя и как штурмовика.

ТТД F-15:

Размах крыла: 13,0 м
Длина: 9,05 м Высота: 5,63 м
Площадь крыла: 56,6 м²

Угол стреловидности по передней кромке:45 град.
Максимальная взлётная масса с 3 ПТБ и двумя конформными баками 30850 кг.
Нормальная взлётная масса с 4 УР AIM-7 Sparrow:20240 кг.
Масса пустого снаряженного самолёта:12970 кг.
Масса топлива в подвесных баках:5395 (2x2309) кг.
Масса топлива в конформных баках:4422 кг.
Двигатели: два ТРДДФ Пратт-Уитни F100-PW-100
Тяга максимальная/форсажная:2x 6655/10810 (2x 65.2/106.0) кгс (кН)
Максимальная скорость на большой высоте 2650 км/ч
Максимальная скорость на малой высоте:1480 км/ч
Скорость захода на посадку:232 км/ч
Практический потолок:18300 м.
Длина разбега:274 м.

Дальность практическая (без ПТБ,со стандартным вооружением):1900 км.

Дальность практическая с тремя ПТБ и конформными баками:5750 кг.

Длина пробега (без тормозного парашюта):1067 м.

Максимальная эксплуатационная перегрузка:+9.0/-3.0ри1за.

Вооружение:

Шестиствольная 20-мм пушка Джeneral Электрик М-61А1 «Вулкан»:940 снарядов

УР AIM-9L/AIM-9M Sidewinder:4 ракеты УР

AIM-7F/AIM-7M Sparrow:4 ракеты.

Однако,никаких открытых зацепок с американской стороны в СМИ нет-по их официальным данным,катастроф истребителей США над Атлантикой в августе 1976 г. у них не было.Но,чтобы дополнить общую картину тех лет,приведу **высказывание известного американского историка авиации и флота Нормана Полмара:**

*"...Начиная с конца января (имеется ввиду 1963 год;примечание автора.) Советы начали серию интенсивных облетов американских авианосцев дальними разведывательными самолётами.С 27 января по 27 февраля авианосцы "Констеллейшн", "Энтерпрайз", "Форрестол", "Китти Хок" и "Принстон" подверглись облётам советских самолётов,которые проводились в обоих океанах. "Констеллейшн" был осмотрен советскими самолётами в 600 милях к югу от острова Мидуэй, (Тихий океан;примечание автора) "Форрестол"-к юго-западу от Азорских островов (Атлантика;примечание автора).Всё это происходило в нейтральных водах.Корабельный радар обнаруживал **ицеек** в 200 милях от корабля.Истребители "Фантом" и "Крусейдер" сопровождали советские самолеты,пока они находились вблизи от ударных авианосцев.В некоторых случаях самолёты американских ВВС сопровождали советские самолёты и на некоторых участках полёта от их баз в СССР.*

Министр обороны МакНамара сообщил прессе об этих облётах 28 февраля 1963 года,заметив,что не видит оснований для беспокойства,и сказав,что любая страна имеет право фотографировать корабли в нейтральных водах.Моряки сразу заявили,что корабли следовали обычным курсом,о котором объявлялось заранее,и не пытались сохранить радиомолчание.Вице-адмирал Уильям А.Шойх,заместитель начальника штаба ВМФ по воздушным операциям,заявил,что Советы имели двоякую цель:подорвать уверенность американского народа в авианосцах как ударной силе,и убедить советский народ в том,что авианосцы устарели,и таким образом оправдать их отсутствие в советском флоте. Совершенно ясно, что такие облёты должны были обеспечить советским лётчикам тренировку в условиях,приблизённых к боевым. В июне "Рейнджер" стал шестым американским авианосцем,подвергшимся облёту.6 реактивных бомбардировщиков пролетели рядом с кораблём,когда он шёл в 330 милях к востоку от Японии.В 1963 году советские самолёты совершили 14 облётов американских авианосцев.В 1964 году колличество облётов упало до 4.Советы

вернулись к более реалистичной практике практике посылке наспигованных электроникой траулеров и эсминцев для преследования американских авианосцев во время учений флота. Однако в последние годы советские самолёты регулярно пролетают над американскими авианосцами. В 1968 году, когда турбореактивный ТУ-16 "Бэджер" пролетал рядом с "Эссексом", крыло самолёта коснулось воды, он разбился и сгорел. В это время противолодочный авианосец действовал у норвежского побережья. Корабль поврежденный не получил..."



F-14 ВМС США на фоне пары ТУ-16.

Обратите внимание, как американский "знаток" нелюбезно называет советских военлётчиков-"ищейки", когда советские морские летчики называли авианосцы ВМС США, наоборот, дружелюбно: "коробочка" итп.

Как здесь уже говорилось выше, ближайшая авиабаза новейших истребителей F-15 в августе 1976 года находилась рядом с главной американской спецслужбой- ЦРУ, советами и услугами которого пользовался с 1974 по 1977 гг. президент США Джеральд Р. Форд. Не поступил ли приказ американским военным летчикам на перехват советских самолетов-разведчиков оттуда, учитывая, что тогда в руководстве спецслужб США было много выходцев из ВМС и ВВС?! Давайте посмотрим.

Руководители американских спецслужб в августе 1976 года:

Директор ЦРУ: 30.01.76-20.01.77-Буш, Джордж Герберт Уолкер (Bush, George Herbert Walker), 1924 г.р. **После начала 2-й мировой войны вступил добровольцем в ВМС США. Служил в морской авиации.**

1-й заместитель директора ЦРУ: 07.1976-01.08.1977-Ноуч Инно Генри (Knoche, Enno Henry), 1925 г.р. **Во время 2-й мировой и Корейской войн служил в ВМС.**

Заместители директора ЦРУ по операциям: 1973-1976-Нельсон, Уильям (Nelson, William), 1976-1978-Уэллс, Уильям (WeNs, William).

Заместители директора ЦРУ по разведке: 1971-1976-Проктор, Эдвард (Proctor, Edward), 1976-1977-Стивенс, Сейер (Stevens, Sayre).

Заместители директора ЦРУ по науке и технике: 1967-1976-Даккет, Карл (Duckett Carl), 1976-1982-Дэрк, Лесли (Dirks, Leslie).

Заместитель директора ЦРУ по административным вопросам: 1974-1979-Блэйк, Джон (Blake, John).

Помощник заместителя директора ЦРУ по разведывательному сообществу: 1976-1977-Мак-Магон, Джон Норман (McMahon, John Norman), 1929 г.р.

Директор РУМО: 05.1976-08.1977-генерал-лейтенант Уилсон, Сэмюэл В. (Wilson, Samuel V.).

Заместитель директора РУМО по анализу и продукции: 07.1976-08.1977-Фаурер, Линкольн Д. (Faurer, Lincoln D.), 1928 г.р. **Ранее служил в разведке ВВС.**

Заместитель директора РУМО: 09.1974-08.1976-Тиге, Юджин Ф., младший (Tighe, Eugene F.), 1921 г.р. **Ранее служил в разведке ВВС.**

Директор АНБ: 08.1973-07.1977-генерал-лейтенант Лью Аллен, младший (Allen, Lew), 1925 г.р. **С 1946 г. служил в ВВС.**

1-й заместитель директора АНБ: 07.1976-07.1977-контр-адмирал Инмэн, Бобби Рэй (Inman, Bobby Ray), 1931 г.р. **До этого с 10.1974, находясь в звании капитана 1 ранга, был директором морской разведки.**

Директор ФБР: 09.07.73-15.02.78-Келли, Кларенс М. (Kelley, Clarence M.), 1911 г.р. **С 22.07.44 по 09.04.46 служил в ВМС.**

И.о. директора УНР: 06-08.1976-доктор Кук, Чарльз У. (Cook, Charles W.).

Директор УНР: 08.1976-04.1977-Рид, Томас К. (Reed, Thomas C.).

Директор оперативной разведки штаб-квартиры Командования тактической авиации (база истребителей F-15 ВВС в Лэнгли, Вирджиния): 09.1975-02.1978-Перрутс, Леонард Г. (Perroots, Leonard H.), 1933 г.р. **В октябре 1985 г. назначен директором РУМО.**

Несколько человек из вышеприведенного списка (замечу, что он далеко не полный) ранее служили в ВМС или ВВС. Это говорит о том, что все они были прекрасно информированы о разведывательных полетах авиации ВМФ СССР вблизи США, знали, что это такое, и как с этим бороться. Сомневаюсь, что подобные полеты радовали их... Необходимо также заметить, что американские спецслужбы всегда славились своей необычайной агрессивностью и жестокостью. Зачастую они проводили свои тайные операции в нарушение международного и уголовного права. Простой пример, как они расправляются с вражеской агентурой, представляющей опасность для США: в марте 1941 г. сотрудниками

ФБР США и АСКБ (БСС) был тайно ликвидирован немецкий агент в Нью-Йорке (ранее он работал в Испании) американский гражданин-капитан (по другим данным-майор) немецкого абвера Ульрих фон дер Остен (он же дон Хулио, "Фил", "Конрад", "Джулио Лопес Лидо) -переходя улицу,его,якобы случайно,переехал обычный грузовик.Но за рулем этого грузовика находились сотрудники спецслужб США и Великобритании. Так,под видом несчастного случая,важный гитлеровский агент был уничтожен.ЦРУ ликвидировало морально и физически наиболее способных офицеров советской разведки,служивших на "американском направлении".Убирало ЦРУ и тех,кто служил интересам США верой и правдой,но по каким то причинам стал помехой.Кровавый послужной список этой спецслужбы бесконечен!



Курсанты ЧВВАКУШ 1962-1967 гг.5-й «морской» выпуск штурманов-инженеров для авиации ВМФ СССР.Второй слева-А.Ф.Бычков,пятый слева-Костарев Ю.Ф.

Так что же все-таки произошло?

В истории советской авиации ВМФ или ДА было великое множество авиакатастроф.Причины их специалистам ясны.И только несколько из них до сих пор "малоразгаданны"-это катастрофы самолетов-разведчиков.

15.07.64.Экипаж Ту-16Р авиации ВМФ КТОФ майора Кожарина Л.,выполняя разведку

авианосца ВМС США в акватории Японского моря, не вернулся из полета. Экипаж погиб.

27.06.80. Экипаж авиации КТОФ Ту-16Р пилота 1 класса майора Каракозова Г.В. с аэродрома Пристань (Романовка, Шкотовский район Приморского края) вылетел в акваторию Японского моря на воздушную разведку АУГ ВМС США. Полет проходил в паре с самолетом Ту-16 капитана Щипачева А.Д. на высоте 200-400 м на удалении 1,5-2 км. Вдоль морской границы. В точке с широтой 38 град. 52 мин и долготой 138 град. 12 мин они обнаружили (60 км с-з от яп. о. Садо) 3 цели, опознали первую - японский десантный корабль. Потом сняли два других (сторожевик и тральщик). После фотографирования ведущий неожиданно для ведомого стал выполнять правый разворот. Из-за облачности был потерян визуальный контакт. Через 9 сек. ведущий был обнаружен на 200 метрах, в правом крене объятый пламенем. Шлейф тянулся на 150-200 метров. Никто самолет не покинул. Момент столкновения с водой ведомый не наблюдал. Сняв горящие пятна на воде, из-за малого остатка топлива вернулся на базу. Истинная причина не установлена. Известно, что во время воздушной разведки японских кораблей в районе японского острова Садо ведомый увидел яркую вспышку в месте ведущего, затем самолет без крыла вошел в штопор и упал в море. Экипаж - 7 человек - погиб, тела четверых найдены не были. Японцы передали советской стороне тела штурмана Владимира Кедрова. По одной из версий самолет был сбит тепловой ракетой, выпущенной с иностранного боевого корабля. По другой, в полете произошло разрушение лопаток одной из турбин.

25.5.68 г. на глазах у моряков американского авианосца «Эссекс» в Норвежском море погиб самолёт-разведчик Ту-16Р 967-го



ОДРАП КСФ, Североморск-1, ДПМУ. Вероятнее всего, выполняя разворот на предельно малой высоте над морем в непосредственной близости авианосца "Эссекс" экипаж не справился с управлением и врезался в воду. Возможно, чтобы избежать столкновения в воздухе с американским БПЛА с авианосца, КК, чтобы избежать столкновения в

воздухе, произвел резкий маневр и самолет зацепил крылом воду и взорвался. Командир корабля п-пк А.З.Плиев (командир 1-й аз), остальные члены экипажа: ст.л-т Юрин Н.Г., м-р. Кувшинов В.Н., ст.л-т. Шевченко П.И., старшина Грабельников О.Г., ст.л-т. Федоров Ю.А., капитан Аминеев Х. Экипаж погиб, тела трех членов экипажа были подняты американцами и переданы советским представителям на борт эсминца "Сознательный" с бортовым № 311. О судьбе оставшихся 4 летчиков ничего не известно. По сообщению западной прессы, над американским авианосцем, совершавшим тренировочное плавание, летало два советских бомбардировщика. Во время последнего бреющего полета, один из самолетов находился на высоте 120 футов. Катастрофа произошла на расстоянии 5 миль от «Эссекса», когда самолет летел на высоте 50 футов над водой. Затем он неожиданно потерял левое крыло, загорелся и рухнул в море. По заявлению Пентагона, американские морские суда и воздушные силы никакого отношения к этой трагедии не имели. Тем не менее, известно, что в то же время в воздухе находилось пять самолетов, вылетевших с «Эссекса» для тренировочного полета.

Подобное было и у американцев. 05.06.69 г. в 10:22 около Андреяновских островов Алеутского архипелага (ш. Аляска) при невыясненных обстоятельствах пропал без вести над Беринговым морем в Тихом океане военный самолет электронной разведки ВВС США Boeing RC-135E (регистрационный № 62-4137, серийный № 18477/C43, 1962 г. выпуска). Погибло 19 чел. Самолет летел из Шемайя в Эльмендорф (ш. Аляска) с заходом на морское патрулирование в район Камчатки, где находится советский ракетный полигон "Кура", база ПЛАРБ и другие абсолютно не менее важные военные базы и гарнизоны, в т.ч. ПВО и военные аэродромы. В последнем своем радиодонесении американский экипаж сообщил, что они обнаружили одну воздушную цель, испытывают колебания и перешли на кислород. Затем самолет пропал без вести... Здесь следует пояснить, что наиболее закрытой в 60-е годы была западная граница СССР, где, помимо своих войск ПВО, СССР прикрывали союзники по Варшавскому Договору. Дальний Восток не имел такого прикрытия, поэтому его просто наспиговали соединениями ПВО и ВВС, которые могли подстраховывать друг-друга. Это была, по сути, зона прямого соприкосновения с вероятным противником. Ведь вокруг советского Дальнего Востока с севера на юг были разбросаны многочисленные базы войск США и их союзников, и самолеты этих стран ежедневно летали вблизи границы СССР. Всего во время холодной войны-Запад, прежде всего США, потерял над просторами СССР по меньшей мере 21 самолет, погибло свыше 150 летчиков.

Неожиданная развязка.

В 2009 г. совершенно случайно я познакомился в г.Таллинне (Эстонская Республика) с очень влиятельным русским бизнесменом и юристом по международному морскому праву и адвокатом **В.С.**(в прошлом-старший офицер спецслужб по борьбе с наркобизнесом и терроризмом, его инициалы и координаты некоторые родственники погибшего экипажа знают), имеющим большие связи в верхних эшелонах государственной власти и спецслужб разных стран мира. Этот человек, используя свои знакомства, помог мне в установление причин катастрофы советского самолета-разведчика в августе 1976 года над нейтральными водами Атлантического океана. **Информацию эту он получил в Москве от своего брата-генерала ГРУ В.** По его словам, **тогда произошло примерно следующее:** этот самолет здорово там насолил американцем, поэтому на перехват пары советских военных самолетов по-тревоге вылетели два американских истребителя. Один из них стал выполнять вокруг самолета ТУ-95РЦ экипажа А.Красносельских фигуры высшего пилотажа. Зачем? Скорее всего, стараясь запугать советский экипаж, возможно, с целью отвадить в дальнейшем русских пилотов проводить воздушную разведку в непосредственной близости от берегов США, где находилось множество важнейших стратегических объектов, грозно демонстрируя при этом новую американскую военную авиационную технику и её мощь. В ходе этого, заодно, американский пилот проводил и

своего рода "обкатку" нового самолета-истребителя F-15. Не исключено, что пилотом оказался бесбашенный молодой лихой ковбой-патриот своей родины, у которого закружилась голова от того, что государство доверило ему такую новую мощную технику и поручило такое важное секретное задание! И такой, психологически неуравновешенный летчик решил повыпендриваться, показывая своё пилотажное мастерство рядом с бортом тяжелого и тихоходного, в отличие от истребителя, ТУ-95РЦ. В результате головокружительных кульбитов американского горе-пилота, у его самолета произошел (вследствии больших перегрузок или технической неисправности) самопроизвольный отстрел одной из ракет, которая пролетела рядом с советским военным самолетом и ушла в небо, падая в океан. Наблюдая все это, экипаж ТУ-95РЦ расценил, что его агрессивно атакуют и КОУ экипажа контратаковал нападающего ответным огнем своих пушек. В результате чего американский самолет был подбит. Пилот истребителя погиб. Скорее всего сразу, или он потерял сознание и не смог воспользоваться аварийными средствами покидания самолета-катапульты или парашютом. Второй американский истребитель, видя падение в океан своего сослуживца визуально, приборно, и контролируя

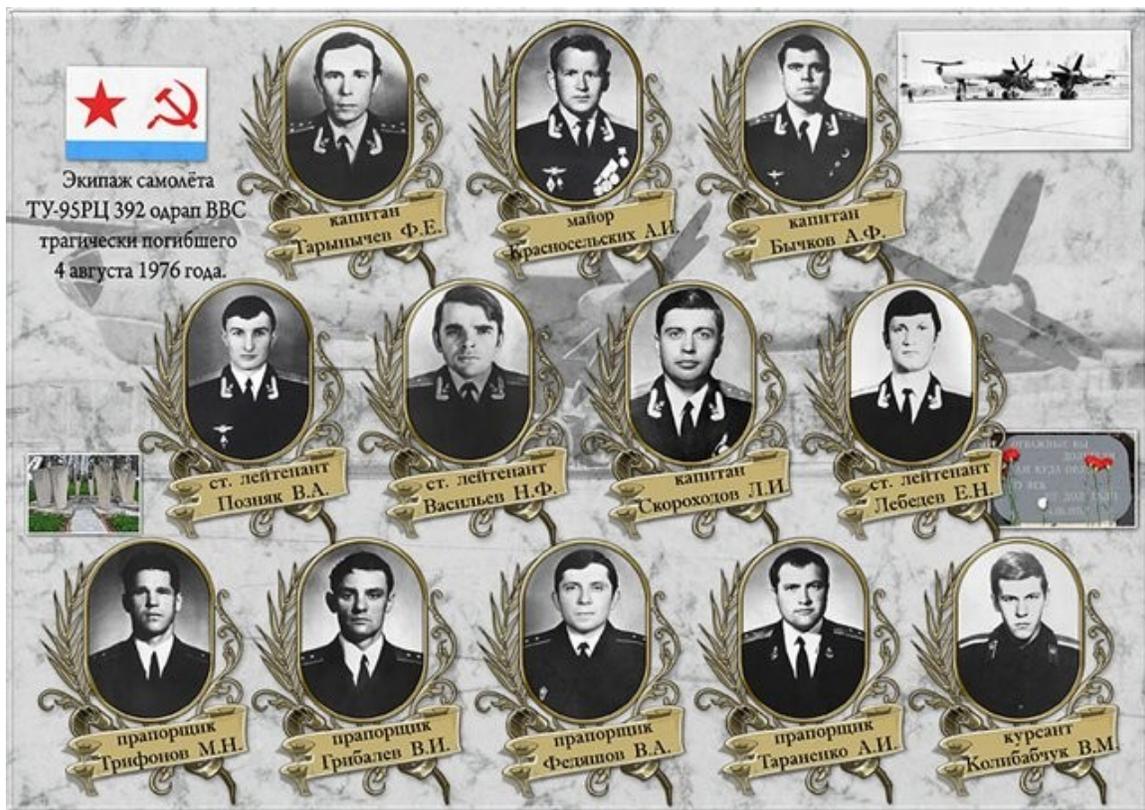


Летчики 392-го ОДРАП в гарнизоне Федотово. Четвертый слева (в растянутом комбинезоне) А.Ф.Бычков, 70-е гг.

радиоэфир, контратаковал ТУ-95РЦ, подбив его, после чего молниеносно возвратился на базу. Береговому истребителю без воздушной дозаправки топливом от самолета-заправщика (танкера), и не имея рядом внизу авианосца-особо долго в воздухе над океаном не полетать. Учитывая, что все четыре двигателя самолета-разведчика, падающего в штопорном положении в океан работали, а его экипаж был жив, можно сделать вывод, что попадание снарядов или ракеты было в киль самолета, отчего он потерял управление и перешел в режим сваливания. Второй ТУ-95РЦ находился на другом эшелоне полета и визуально ничего не видел, но слышал по радио переговоры летчиков, но не зная английского, ничего не понял из радиообмена американцев. Такой же версии катастрофы

придерживались тогда многие летчики МА СССР. Однако, за них все решило военное командование, политики и спецслужбы обеих стран. По обоюдному согласию двух держав, дело это засекретили, исказили, а в СМИ пустили ДЕЗУ, что причиной катастрофы явилась ошибка экипажа советского самолета. Слабое звено этой версии: в ходе выпуска ТУ-95РЦ в самолет и оборудование вносились многие изменения. Например, кормовую пушечную установку заменили мощной станцией РЭП СПС-151, а это означает, что самолет не мог нанести ответный огонь по чужому истребителю. Однако, североморцы подтвердили на некоторых ТУ-95РЦ кормовые артустановки тогда стояли. Доказать или опровергнуть эту версию, наверное, смог бы начальник Разведывательного Управления-заместитель начальника Главного штаба ВМФ СССР по разведке с 07.1975 по 01.1979 гг. вице-адмирал Иванов Юрий Васильевич, но он к сожалению в 1990 г. скончался. Правда, жив его заместитель в 1973-1978 гг. вице-адмирал Хурс Иван Кузьмич. Однако, беспокоить пожилого человека (1922 г.р.) не хочется.

Погибший советский экипаж не награжден (посмертно) до сих пор... Как-будто, это так просто-улететь из родного дома за тысячи миль к чужим берегам в океан, чтобы погибнуть там в мирное время... Добрая и вечная им память!



Сокращения:

АВАКС-авиационный комплекс радиобнаружения и наведения;

АД-авиационная дивизия;
АНБ-Агенство национальной безопасности;
АПЛ-атомная подводная лодка;
АСКБ (БСС)-Британская организация координации безопасности;
АУГ-авиационная ударная группа;
аз-авиационная эскадрилья;
БПЛА-беспилотный летательный аппарат;
БОХР-Береговая охрана;
ВА-воздушная армия;
ВВС-военно-воздушные силы;
ВМС-военно-морские силы;
ВОВ-Великая отечественная война;
ВШК-второй штурман корабля;
г.-год;
гв.-гвардейский;
ГРУ-Главное разведывательное управление;
г.р.-года рождения;
гп-главный противник;
град.-градусы;
ДА-дальняя авиация;
ДЕЗА-дезинформация;
ДПМУ-дневные простые метеорологические условия;
ЗАС-засекречивающая аппаратура связи;
ЗРК-зенитно-ракетный комплекс;
КГБ-Комитет государственной безопасности;
кгс-киллограм на сантиметр;
КДП-командно-диспетчерский пункт;
КК-командир корабля;
км-километр;
км/час-километров в час;
КОУ-командир огневых установок;
КП-командный пункт;
КСФ-Краснознаменный Северный Флот;
КТОФ-Краснознаменный Тихоокеанский Флот;
Ла-летательный аппарат;
ЛО-летный отряд;
л-т-лейтенант;
м-метр;
М.-Москва;
МА-морская авиация;
мин-минута;
мм-миллиметр;
м-р-майор;
МРА-морская ракетноносная авиация;
МСРП-магнитная система регистрации параметров полета;
НАСА-Национальное управление по аэронавтике и исследованию космического пространства;
НАТО-Организация Североатлантического договора;
НИИ-научно-исследовательский институт;
о.-остров;
ОДРАП-отдельный дальний разведывательный авиационный полк;
ОМРАП-отдельный морской ракетноносный авиационный полк;
ПВО-противовоздушная оборона;

ПГУ-Первое главное управление;
ПКК-помощник командира корабля (второй пилот, правый летчик);
ПЛ-подводная лодка;
ПЛАРБ-подводная лодка атомная ракетно-баллистическая;
п-пк-подполковник;
ПТБ-подвисяной топливный бак;
ПТН-пост технического наблюдения;
Р-разведчик;
РА-разведывательная авиация;
РЛО-радиолокационное обнаружение;
РЛС-радиолокационная станция;
РСП-радиолокационная система посадки (руководитель службы посадки);
РУМО-Разведывательное управление министерства обороны;
РЦ-разведчик-целеуказатель;
РЭП-радиоэлектронное противодействие (подавление);
с-з-северо-запад (-е);
СМИ-средства массовой информации;
СПб-Санкт-Петербург;
СПС-самолетная помеховая станция;
ст-старший;
с.ш.-северная широта;
сек.-секунда;
США-Соединенные Штаты Америки;
т.-тонна;
ТИАКР-тактическое авиационное крыло;
ТРДФ-турбореактивный двигатель с форсажной камерой;
ТТД-тактико-технические данные;
ТУ-Туполев;
УВД-управление воздушным движением;
УКВ-ультракороткие волны;
УНР-Управление национальной разведки;
УР-управляемая ракета;
ФАПСИ-Федеральное агентство правительственной связи и информации;
ФБР-Федеральное бюро расследований;
ЦРУ-Центральное разведывательное управление;
ч.-часов;
ЧВВАКУШ-Челябинское высшее военное авиационное Краснознаменное училище штурманов;
чел.-человек;
ш.-штат;
ШК-штурман корабля;
ЭРАТ-эксплуатация реактивной авиационной техники;
яп-японский (-ая;-ое).

Источники:

Библиография:

- "Советский энциклопедический словарь".М., "Сов.энциклопедия"., 1989 г.
"Совершенно секретно"- "Пролетая над Фолклендами", Олег Дзюба, № 9 (208) за сентябрь 2006 г.
"Подъем со дна океана", издание "Мурманский Вестник", выпуск № 20 от 5 февраля 2005 г.
"Воздушный транспорт № 2 "- "На грабли наступают не только в российской

авиации", Валентин Дудин, заслуженный военный штурман СССР, 17 января 2000 г.
"Авиапанорама"-"Не скажут ни камень, ни крест, где легли". Валентин Дудин, 30.11.96 г.,
"Авиация непосредственной поддержки сухопутных войск". Майкл Тейлор, М.:Изд-во ЭКСМО-Пресс, 2000 г.
"Спецслужбы США". Пыхалов И.В., СПб.: "Издательский Дом "Нева""; "ОЛМА-ПРЕСС", 2002 г.
"Туполев Ту-95". С.Мороз, Киев, "Архив-пресс", 1999 г.
"Авианосцы", том 2., Норман Полмар, М., "АСТ", 2001 г., (в создании книги принимали участие: генерал Минору Гэнда, Японские ВВС самообороны; капитан 1 ранга Эрик М.Браун, Королевский флот; профессор Роберт М.Лэнгдон, Военно-морская академия США).
"Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне". Н.М., Лаврентьев, Р.С. Демидов, Л.А. Кучеренко, Ю.В. Храмов.-М.: Воениздат, 1983 г.
"Мир Авиации", № 2, октябрь 1995 г., "Горячее небо "холодной войны"", Александр Котловский, Киев, Игорь Сеидов, Ашхабад.
"Великая Отечественная: Неизвестная война. Торпедоносцы в бою. Их звали "Смертниками". Александр Широкоград, М., "Яуза", "Эксмо", 2006 г.
"Туполев ТУ-16. Дальний бомбардировщик и ракетносец". Н.В. Якубович, А.М. Артемьев, М., ООО "Издательство Астрель", 2001г.
"Обреченные на подвиг". В. Решетников, М., Эксмо, "Яуза", 2007 г.
"Дальняя Авиация. Первые 90 лет." В. Михеев, В. Котельников, В. Раткин, "Полигон-Пресс", 2005 г.
"Ту-16. Ракетно-бомбовый ударный комплекс советских ВВС.". Иванов С.В., ООО "АРС", 2001 г.
"Империализм: шпионаж в Европе вчера и сегодня.". Юлиус Мадер, М.: Политиздат, 1984г.
"Моя тайная война". Кима Филби, М., Воениздат, 1989 г.
"Комната 3603. Рассказ о деятельности английского разведцентра". Хайд М., "Международные отношения", 1967 г.
"ГРУ: дела и люди." Лурье В.М., Кочик В.Я., СПб.: Издательский Дом "Нева"; М.: "ОЛМА-ПРЕСС", 2002 г.
«Катастрофа над Японским морем», «Челябинский рабочий», Анатолий Летягин, 12.03.2003 г.

Фильмография:

Документальный фильм "Загруженные смертью"., серия № 14, студия "Red Stars /Красные Звёзды", "Авиафильм", автор сценария и главный режиссер А.Нестеров, автор идеи и продюсер В. Савин, 1997 г.
Документальный фильм "Битва над океаном"., РТР, студия "Крылья России", режиссер-постановщик Александр Славин, 2004 г.
Документальный фильм "Сбит над Советским Союзом"., "ZDF" (Германия), режисер Дирк Полманн, 2003 г.
Документальный фильм "Кровь авиации"., сериал "Ударная сила", серия № 114, телекомпания "Останкино", автор, продюсер и ведущий программы Александр Ильин, 2007 г.
Документальный фильм "Морская авиация-На службе флота"., студия "Крылья России", режиссер Андрей Кулясов, текст читают-Александр Клюквин, Александр Логинов, 2007 г.
Документальный сериал "Крылья над миром". / Wings over The World. Режиссеры: Ричард Тодд, Стэнли Хичкок, США, 1999 г., 17 серий.
Художественный фильм "Случай в квадрате 36-80"., киностудия "Мосфильм", режиссер Михаил Туманишвили, в ролях: Витаутас Томкус, Александр Пашутин, Михай Волонтир, Игорь Комаров, Омар Волмер, Ивар Калныньш, Борис Токарев, Борис Щербаков, Паул Буткевич, Анатолий Кузнецов, Евгения Уралова, Валерий Малышев, Ромуалдс Анцанс, Владимир Седов, Боб Цымба, 1982 г.
Художественный фильм "Торпедоносцы"., киностудия "Ленфильм", режиссер: Семен Аранович, оператор Владимир Ильин, композитор Александр Кнайфель, художник Исаак Каплан, в ролях: Родион Нахапетов, Алексей Жарков, Андрей Болтнев, Станислав Садальский, Татьяна

Кравченко, Вера Глаголева, Надежда Лукашевич, Александр Сирин, Юрий Кузнецов, Юрий Дуванов, Всеволод Шиловский, Александр Филиппенко, Владимир Баранов, Митя Михайлов, Сергей Бехтерев, Леонид Коронов, 1983 г.

Художественный фильм "Железный орёл-2" (Iron Eagle-2), США, режиссёр: Сидни Дж. Фьюри, в ролях: Стюарт Марголин, Джесси Коллинз, Алан Скарф, Луис Госсет мл., Колм Фиор, Джейсон Бликер, Марк Хамфри, Кларк Джонсон, Шэрон Брэндон, Мори Чайкин., 1988 г.

Интернет:

<http://www.vologda18.ru/>

<http://vologda18.narod.ru/>

<http://www.odrap.ru/>

http://ru.wikipedia.org/wiki/Заглавная_страница

<http://www.avia.ru/>

<http://www.airwar.ru/index.html>

<http://www.navy.ru/>

<http://nvo.ng.ru/>

<http://aviation-safety.net/index.php>

<http://planecrashinfo.com/database.htm>

<http://www.chekist.ru/>

<http://www.newsru.net/>

<http://www.redstar.ru/>

<http://www.vrazvedka.ru/forum/>

<http://www.navsource.org/>

<http://www.bellabs.ru/Fotab/HostileW.html>

Таллинн. 2010 год.