



ЛЁТЧИЦКИЕ РАССКАЗЫ

Ведущий серии:

Анатолий СУРЦУКОВ, генерал-лейтенант, заслуженный военный летчик РФ

Продолжение, начало в №3-2017

60. К КАТАСТРОФЕ МОГУТ БЫТЬ ПРИЧАСТНЫ ДЕКОМПРЕССИЯ И СОЛНЕЧНАЯ АКТИВНОСТЬ

Юрий ВОЛОВИК

Многим людям, особенно старшего поколения, хорошо известна песня «Огромное небо» в исполнении Эдиты Пьехи, написанная в 1967 г. композитором Оскаром Фельцманом на стихи поэта Роберта Рождественского, посвящённая героическому поступку экипажа самолёта Як-28П в составе лётчика капитана Бориса Капустина и штурмана старшего лейтенанта Юрия Янова, которые 6 апреля 1966 г. погибли ради спасения людей, находившихся на земле. В том трагическом полёте над Берлином у перехватчика Як-28П на 12-й минуте полёта отказали оба двигателя. Сначала левый на высоте 6 000 м, а затем правый на высоте 4 000 м. Обречённая машина стала падать на жилые кварталы... С аэродрома поступила команда катапультироваться, однако экипаж не покинул самолёт и ценой своей жизни невероятными усилиями увёл его за черту города.

Бургомистр Западного Берлина (будущий канцлер ФРГ) Вилли Брандт тогда отметил: «Они в решающие минуты осознавали опасность падения в густонаселенные районы и в согласовании с наземной службой наблюдения повернули самолёт в сторону озера Штёссензее. Это означало отказ от собственного спасения. Я это говорю с благодарным признанием жертве, предотвратившей катастрофу».

Этот случай многое объясняет... Это и есть тот самый генетический код русских, идущих на самопожертвование ради спасения людей, недоступный для понимания многих иностранцев.

В этом году исполнилось 14 лет с того трагического дня, когда 28 июня 2006 г. погиб 43-летний военный лётчик-снайпер, заместитель командира авиационного полка, подполковник Андрей Ваховский.

Ему была поставлена задача выполнить перелет звеном из четырех самолетов Су-25 на 10-минутном интервале между парами с авиабазы ВВС в г. Бутурлиновке Воронежской области на аэродром Пушкин в Ленинградской области для последующего выполнения боевой задачи по обеспечению контртеррористической безопасности международного саммита лидеров стран «Большой восьмёрки».

Перед вылетом лётчик чувствовал себя хорошо, предполётный медосмотр никаких предпосылок к ухудшению его самочувствия в предстоящем полёте не выявил.

До 59-й минуты полёта, продолжавшегося у Ваховского Андрея 76 минут, всё шло согласно заданию. О том, что происходило в остальные 17 минут полёта, ставшего последним в жизни лётчика, вспоминает его ведомый С.Койнов (в то время — начальник службы безопасности полётов авиационного полка).

«На 59-й минуте полёта, когда мы находились на эшелоне 6 600 м, ведущий самолёт вдруг начал отклоняться от заданного курса вправо и «плавать» по высоте, сначала с небольшими колебательными движениями (плюс-минус 50 м), затем с увеличением амплитуды всё больше и больше. Сначала я удивился, ведь это было абсолютно несвойственно такому первоклассному лётчику, как Андрей, который всегда относился к технике пилотирования очень скрупулёзно. Но учитывая, что в этот момент мы находились в 10 км от поворотного пункта маршрута, я подумал, что Андрей кратковременно переключился на ведение ориентировки и контролирует точность прохождения поворотного пункта маршрута по наземным ориентирам и по карте (как показали дальнейшие события, это были первые видимые признаки ухудшения самочувствия лётчика, выразившиеся в нарушении его двигательной координации. — Прим. авт.).

Примерно через 2 минуты мои размышления прервал радиообмен ведущего, который доложил руководителю полёта об ухудшении своего самочувствия и запросил разрешение на снижение эшелона с 6 600 до 4 200 м. При этом спокойная, «без паники» интонация Андрея свидетельствовала о том, что в этот момент он адекватно оценивал своё состояние и контролировал ситуацию.

Получив разрешение, ведущий убрал обороты двигателей до «малого газа» и наша пара приступила к пологому снижению (как показал объективный контроль на земле, РУДы ведущего самолёта с этого момента больше никогда не выводились выше упора малого газа. — Прим. авт.).

На высоте 4 000 м, проскочив заданный эшелон на 200 м, ведущий запросил у меня контроль текущей высоты, которую я ему подтвердил (впоследствии комиссия связала это обстоятельство с нарушением зрительного восприятия приборов. — Прим. авт.).

Когда самолёт ведущего продолжил дальнейшее снижение, я всерьёз испугался за состояние ведущего и порядка 2 минут добивался от Андрея, чтобы он вышел на связь.

В процессе снижения, в момент прохождения высоты примерно 1600 м, ведущий наконец-то отозвался на мои запросы и сообщил мне: «Кажется кислородом плохимравили». Соглашаясь с версией Андрея о вероятной причине ухудшения его самочувствия, я дал ему совет: «Да отсоедини ты эту маску!». Однако это к улучшению его самочувствия не



Андрей Ваховский

привело, и ситуация продолжала ухудшаться.

В процессе дальнейшего снижения, в момент прохождения высоты примерно 1000 м, для более свободного обсуждения сложившейся ситуации (чтобы «не забивать эфир»), я предложил Андрею: «Переходи на «правую» («правой» лётчики Су-25 называют вторую радиостанцию, установленную на правом борту самолёта, предназначенную для связи в пределах видимости. — Прим. авт.).

На это Андрей мне коротко ответил усталым голосом: «Не могу». Этот выход ведущего в эфир оказался последним и означал, что у него отказала левая рука и он больше не может одновременно пилотировать самолёт правой рукой и вести радиообмен — левой. А для того, чтобы дать мне этот короткий ответ, Андрей смог нажать правой рукой кнопку ведения радиосвязи, расположенную на левом борту (на ручке управления правым двигателем), для чего кратковременно отпустил ручку управления самолётом.

В какой-то момент я увидел, что Андрей махнул мне правой рукой, которая была в кожаной перчатке — этим жестом он, скорее всего, давал мне понять, что может управлять самолётом только одной правой рукой (до сих пор для лётчика ведомого самолёта остаётся загадкой, почему Андрей, всегда летающий «как положено» в кожаных перчатках, после падения самолёта оказался без них. В какой момент полёта, для какой цели и каким образом он их снял с отказавшей левой рукой, мы так никогда и не узнаем. — Прим. авт.).

Я понимал, что ведущий находится в смертельной опасности, и, кроме меня, помочь ему никто не сможет. Не оставляя надежду на благополучное завершение полёта, я стал заводить ведущего на международный аэропорт Брянск, расположенный в черте города Брянска.

Снизившись до высоты 900 м и прекратив продолжавшийся около 14 минут разворот в сторону аэропорта и города, когда спасительная взлётно-посадочная полоса была уже прямо по курсу нашего снижения, в каких-то 20 км, Андрей вдруг отвернул свой самолёт влево под 90° с дальнешим снижением в сторону безлюдной местности (это означало, что лётчик увидел вокруг аэропорта жилые кварталы большого города, и в этот момент он осознал, что его ухудшающееся физическое состояние не позволит выполнить безопасную посадку в аэропорту, и его самолёт стал представлять смертельную угрозу для международного

аэропорта и города Брянска. — Прим. авт.)

По курсу продолжающегося снижения мелькал фон сплошной «зелёнки». Но с уменьшением высоты под нами и по курсу снижения стал «вырисовываться» дремучий брянский лес с высоченными вековыми деревьями. Но это совсем не то, что было нужно Андрею для благополучного выполнения вынужденной посадки на грунт! (Ухудшающееся зрение не позволило лётчику увидеть, что «подстилающая поверхность» не позволяет благополучно выполнить вынужденную посадку на грунт. — Прим. авт.)

С высоты 200 м и примерно за 10-15 секунд до касания самолёта деревьев, я 5 раз давал Андрею команду на катапультирование: «541-й, катапультируйся!», — но он ничего не отвечал и продолжал выполнять заход для вынужденной посадки в безлюдной местности.

Я с болью и отчаянием наблюдал, как словно в замедленном кино ведущий самолёт садится на лес, ломая под собой деревья, разваливается на части, производя при этом несколько взрывов (как установлено комиссией, лётчик вывел самолёт на одну высоту с вершинами деревьев, в течение 1 минуты выполнял полёт над ними. Изменения тангажа и крена самолёта в непосредственной близости от земли продолжали иметь колебательный характер и были похожи на выполнение захода для вынужденной посадки на грунт. На 76-й минуте полёта самолёт, находясь в посадочном положении на скорости 300 км/ч и практически без снижения с небольшим левым креном менее 10°, столкнулся с верхушками деревьев леса, а затем с землёй. Самолёт разрушился. Лётчик погиб. (По материалам объективного контроля, средствами аварийного покидания он не воспользовался. — Прим. авт.)

Несколько раз пролетев над местом падения ведущего самолёта, я не обнаружил признаков жизни моего боевого товарища. Мне больше ничего не оставалось, как набрать высоту, отметить на карте точку падения ведущего самолёта и передать её координаты руководителю полётов. После этого я произвёл посадку на аэродроме Шаталово.

Впоследствии, после безрезультатного проведения наземных поисковых мероприятий в труднодоступной местности в течение суток, точка на карте помогла поисковому вертолёту с первого захода выйти на место падения самолёта ведущего. К горькому сожалению, это уже ничего не меняло ...».[2]

Проведенные исследования показали, что у лётчика были обнаружены признаки высотной декомпрессионной болезни — отёк головного мозга вследствие острого нарушения мозгового кровоснабжения.

В заключении комиссии было отмечено: «Причиной катастрофы самолёта Су-25 явилось нарушение работоспособности лётчика в условиях продолжительного полёта на высоте выше 6 000 м в негерметизируемой кабине».

Как можно прокомментировать этот трагический случай в небе над Брянском?

У лётчика был шанс спастись путём катапультирования, но он от него отказался. Ведь сначала по направлению предполагаемого падения его самолёта были жилые кварталы областного города Брянска, от которого ему удалось отвернуть. Да и вообще... мог ли боевой лётчик, пока он живой, отказаться от попытки посадить в безлюдной местности боевую машину, которая не раз спасала его в

боевых вылетах в самых безнадёжных ситуациях? Ведь был же в боевой биографии Андрея Ваховского случай благополучного выполнения аварийной посадки ночью на одном двигателе после прямого попадания зенитного снаряда во второй двигатель с серьёзным повреждением самолёта!

К сожалению, для благополучного завершения этого полёта лётчику не хватило совсем немного везения... и подходящей площадки для вынужденной посадки на грунт.

И уж совсем не выглядит мистикой и не кажется случайным совпадением, что умирающий лётчик, так и не покинувший свою боевую машину, выбрал местом своего последнего приземления безлюдный район местности в 6 км от ближайшей нежилой русской деревни Соколя Слобода (в составе Воробейнского сельского поселения Жирятинского района Брянской обл.), название которой дословно означает «место гнездования вольных соколов», в которой на момент поселения в петровские времена проживали военные, находившиеся на службе у государства Российского.

Таким образом, лётчик, умирая от отёка мозга, теряя зрение и утрачивая координацию движений, с отказавшей левой рукой нашёл в себе силы увести свой штурмовик Су-25 в безлюдную местность, не дав упасть боевой машине на международный аэропорт и жилые кварталы города Брянска.

Что касается лётчика ведомого самолёта, то он сделал всё возможное, чтобы спасти своего ведущего, но обстоятельства в этот раз оказались сильнее.

Боевая биография Андрея Александровича содержит перечень из всех так называемых «горячих точек», его боевые заслуги отмечены государственными наградами: орденами «За личное мужество», «За военные заслуги», Святого Леона — высшей наградой Республики Абхазии, медалью «За боевые заслуги». Дважды рассматривался вопрос о представлении Ваховского за боевые подвиги к званию Героя России, который, по неизвестным причинам, так и не был решён при его жизни.

Заключение

По результатам проведённого исследования, в головном мозге и других частях тела лётчика были обнаружены газовые пузырьки, которые являются характерным признаком высотной декомпрессионной болезни (ВДБ), которая развилась в условиях продолжительного полёта (в течение часа) на высоте 6 600 м в негерметизируемой кабине штурмовика Су-25.

Высотной декомпрессионной болезнью (ВДБ) в авиационной медицине называют состояние организма человека, вызванное нарушением кровообращения, деформацией клеток и тканей газовыми пузырьками, образующимися в крови и тканях при значительном снижении барометрического давления, то есть декомпрессией.

Следует отметить, что авиационные медицинские специалисты предполагают, что у Андрея Ваховского мог произойти эффект накопления ВДБ в скрытой и отставленной формах вследствие выполнения им большого количества полётов в негерметизируемой кабине штурмовика Су-25 при перегонках авиатехники и в районах

высокогорья.

Ведь известно, что лётчики штурмовиков Су-25 через несколько лет после выполнения высотных полётов в негерметизируемых кабинах начинают страдать от последствий перенесённой ВДБ в виде поражений суставов и костей, сопровождаемых мучительными болями, клиническая картина которых описана в фундаментальных медицинских исследованиях. [3]

Кроме того, в статье «Гелиогеофизический вклад в человеческий фактор» [журнал «Авиапанорама», № 1-2007] научным сотрудником ИЗМИРАН обоснована ещё одна причина описываемого в данной статье авиационного происшествия:

«В результате многолетних исследований, проводившихся в Институте космических исследований РАН совместно с сотрудниками Института медико-биологических проблем и ряда клиник, в начале 2000-х гг. было показано, что

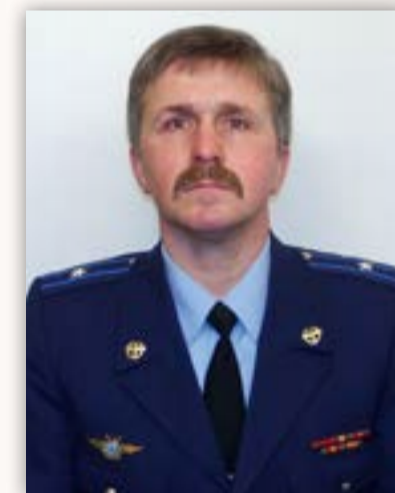
основной мишенью геомагнитных возмущений (ГМВ) является сердце и сердечно-сосудистая система человека. Анализ геофизической обстановки на 28.06.2006 г. в районе аэродрома Бутурлиновка показал, что по всему комплексу параметров геофизическую обстановку в период развития аварийной ситуации в последнем полёте пилотируемого А. Ваховским самолёта Су-25 можно охарактеризовать как потенциально опасную для сердечно-сосудистой системы человека».

Какие из этих причин явились основными, а какие сопутствующими в развитии катастрофической ситуации в последнем полёте Андрея Ваховского — оставим этот вопрос для глубокого и всестороннего изучения специалистами в различных научных областях в целях принятия эффективных мер для повышения безопасности жизни и здоровья лётного состава, предотвращения авиационных происшествий в будущем.

ЛИТЕРАТУРА

1. А. Гусев. Человеческий фактор: В зоне ответственности заказчика // Журнал «Авиапанорама». 2011. № 1.
2. М. Дворников, Ю. Воловик, А. Меденков. ЛЁТЧИК, ПОМНИ! Коварные факторы полёта: Декомпрессия // Журнал «Авиация и космонавтика: вчера, сегодня, завтра». 2019. № 11.
3. Большая Медицинская Энциклопедия (БМЭ), под редакцией Петровского Б.В., 3-е издание https://бмэ.опр/index.php/Декомпрессионная_болезнь
4. А. Журин. Точка невозврата. Разбор полётов // Газета «Труд». 19.06.2020.
5. Ю.Воловик. В небе над Брянском. Память // Газета «Комсомольская правда» в Брянске». 26.06.2020.
6. Ю.Воловик. В НЕБЕ НАД БРЯНСКОМ. Судьбы // Газета «Брянский рабочий». 02.07.2020.
7. Редакция «БрянскToday». В Брянске предложили увековечить память разбившегося лётчика. Общество // интернет-издание «БРЯНСК TODAY». 26.06.2020. <https://bryansktoday.ru/article/131614>

Об авторе



Воловик Юрий Александрович. Родился 24 ноября 1962 г. в городе Брянске.

В 1984 г. окончил Борисоглебское высшее военное авиационное училище лётчиков им. В.П. Чкалова.

1984-2004 гг. – старший лётчик, командир авиационного звена в шести полках истребительно-бомбардировочной и фронтовой бомбардировочной авиации.

Освоил 4 типа самолётов: Л-29, МиГ-21, Су-17, Су-24 и их модификации.

Классная квалификация «Военный лётчик 1 класса» фронтовой бомбардировочной авиации.

Награждён медалью Ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.

- При выполнении одного из продолжительных боевых вылетов (около 2 часов) на большой высоте полёта (7800 м) в результате аварийной разгерметизации кабины самолёта Су-24М перенёс высотную декомпрессионную болезнь в тяжёлой форме.

В 2004 г. уволен из ВС РФ по состоянию здоровья.

Майор в отставке. Ветеран боевых действий.

2006-2007 гг. – инженер-конструктор 1 категории ОАО «ОКБ Сухого».

2007 г. – ведущий специалист управления организации и планирования производства ЗАО «Гражданские самолёты Сухого».

2008-2009 гг. – инженер 1 категории ИТЦ «Оргэнергоинжиниринг» ДАО «Оргэнергогаз».

2009-2020 гг. – главный специалист ООО «Газпром центрремонт» Группы Газпром.

2010 г. – окончил Государственный университет управления.