



ЗАПИСКИ АВАРИЙЩИКОВ

Ведущий серии:

Борис ШАФАРЕНКО, кандидат технических наук, старший научный сотрудник

Продолжение, начало в №4-2019

9. ИГНОРИРОВАНИЕ ДОКЛАДА ЭКИПАЖА РЛС МОГЛО СКАЗАТЬСЯ НА ТЯЖЕСТИ АВИАПРОИСШЕСТВИЯ

В начале 1980-х годов довелось мне служить в Северной группе войск (СГВ), то есть на территории Польской народной республики. Я – тогда молодой старший лейтенант, окончивший Харьковское военное авиационное училище связи по специальности «Обслуживание наземных радиосветотехнических средств обеспечения полетов», прослуживший до этого два года в подмосковной Кубинке на радиолокационной станции. В процессе службы неоднократно проходил переобучение на более современные средства локационного сопровождения.

В то запомнившееся мне утро заступление на боевое дежурство начиналось как обычно – инструктаж на ЗКП, проверка техники, постановка задачи на ближайшие сутки. Особое внимание обращалось на перелет группы из 10 боевых самолетов по маршруту Калининград (СССР) – Дамгартен (ГДР).

Во второй половине дня я как старший смены РЛС дал указание операторам сопровождения на усиление контроля обстановки со стороны северо-восточного

направления, откуда должна была подходить авиагруппа. По системе активного опознавания на расстоянии 320 км мы засекали цели, которые по внешним признакам можно было отнести к ожидаемой авиагруппе. Проверка по системе «свой-чужой» позволила сделать вывод о принадлежности самолетов группы к советским ВВС. При подлете авиагруппы на расстояние 240-250 км к нашей РЛС сигнал по локационной системе приема-передачи стал достаточно стабильным.

В ходе очередной проверки по системе опознавания появился сигнал бедствия от одной из целей. При помощи громкой голосовой связи (ГГС) передал точные координаты этой цели (азимут, удаление, высота) штурманам на ЗКП полка и дивизии, а мои операторы сделали соответствующую отметку в журнале учета целей.

При повторном включении сигнала опознавания «свой-чужой» отметка «Бедствие» пропала (также пропала отметка и 10-й цели). При следующих оборотах приема-передающей антенны иногда появлялась слабая

отметка якобы от этой цели. Проверил азимут, высоту и опознавание цели. В целом все выглядело практически нормально, за исключением весьма слабого сигнала от 10-й цели. Об этой особенности я доложил штурманам командного пункта (КП), которые осуществляли управление полетами. Выслушал все их замечания и отзывы о моей квалификации и продолжил работу по сопровождению перелета группы самолетов. При подлете группы к ближней зоне обнаружения на расстояние примерно 50 км приказал операторам РЛС ближнего действия фиксировать координаты авиагруппы при каждом обороте приема-передающей антенны с записью в журнал целей.

После покидания авиагруппой зоны нашего обнаружения и сопровождения, координаты авиагруппы были переданы в систему контроля воздушного пространства, дислоцируемой на территории ГДР. По ГГС поступила команда о прекращении сопровождения этой авиагруппы, поскольку она приземлилась на запланированном военном аэродроме.

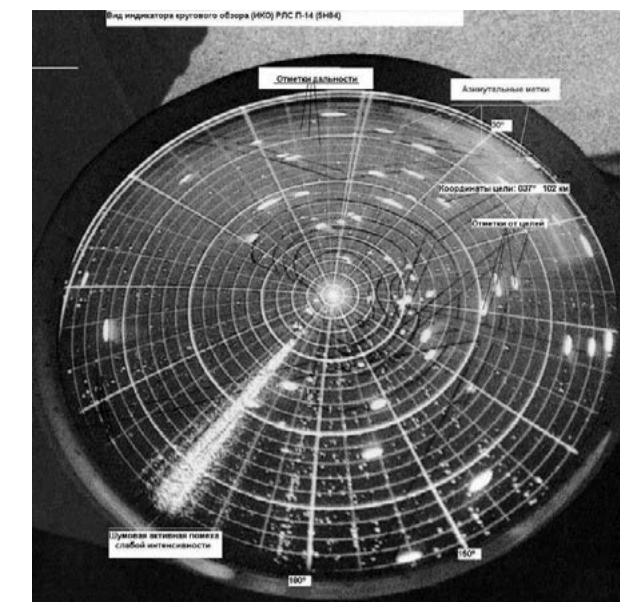
Вскоре из штаба авиадивизии по ГГС поступила команда опечатать журналы целей и убрать их в сейф. На ЗКП дивизии для разбора полетов были собраны все командиры частей, руководство полетами и штурманы КП, осуществляющие управление полетами. Выяснились трагические обстоятельства перелета авиагруппы, которые заключались в следующем.

На военный аэродром в ГДР прибыли 9, а не 10 самолетов перелетающей авиагруппы советских ВВС и один частный легкомоторный реактивный самолет из ГДР, который был тогда случайно опознан как «свой». В то же время один из самолетов авиагруппы потерпел крушение при пересечении границы СССР – ПНР.

Из Москвы в штаб авиадивизии на аэродром «Ключево» (СГВ) прибыла комиссия для выяснения всех обстоятельств происшествия. Возглавлял комиссию один из заместителей Главкома ВВС. Поздно ночью я был вызван на ЗКП дивизии для разбора обстоятельств происшествия по моей специальности. Все вопросы ко мне касались определения правильности моих действий при обеспечении перелета авиагруппы из 10 самолетов.

Доложив командованию о прибытии, я начертил на карте весь маршрут следования авиагруппы. Сверив мои показания с записями в журналах целей дальней и ближней зон обнаружения и сопровождения, а также прослушав аудиозаписи средств объективного контроля и изучив фотоснимки индикаторов РЛС, комиссия сделала вывод о том, что все мои действия были выполнены правильно, должностные инструкции соблюдены.

Позже стало известно, что исчезнувший самолет потерял управление и потерпел крушение сразу же после перелета границы между СССР и ПНР. А поскольку координаты отметок от целей изменялись каждые 10 секунд в соответствии со скоростью вращения приема-



Внешний вид индикатора РЛС ближнего обнаружения

передающей антенны, можно было предположить, что аварийная ситуация развивалась достаточно скоротечно в течение 1-1,5 минут. Экипаж погиб. Причина катастрофы мне не известна.

Как я считаю, в результате недостаточно профессиональных действий группы руководства полетами и, в первую очередь, дежурного штурмана КП, было упущено время для определения и обнаружения места потерпевшего бедствие самолета и для возможного оказания помощи экипажу (хотя, как было установлено потом, в процессе расследования, экипаж погиб в полете в СМУ при столкновении с наземными препятствиями).

Также была допущена халатность при оценке сложившейся ситуации и принятии оперативно-процедурных решений и действий по штурманскому обеспечению боевого перелета после моих докладов о «пропадании» отметки цели, принадлежавшей потерпевшему бедствие самолету. Позволю себе предположить, что неправильные действия дежурного штурмана КП по обеспечению данного перелета были следствием его недостаточной готовности к работе в условиях нештатной ситуации (из-за излишней самоуверенности в его понимании оперативной воздушной обстановки).

В действительности, моя РЛС являлась первоисточником получения исходной информации по воздушной обстановке и о возникновении нештатной ситуации. Поэтому я был обескуражен недоверием ко мне со стороны группы руководства полетами, а именно, руководителя полетов и штурманов боевого управления. Фактически они игнорировали мои доклады о возникновении аварийной ситуации и продолжали в штатном режиме руководить перелетом авиагруппы. Жаль, что нельзя вернуть время и повлиять на складывающуюся тогда ситуацию, следовало быть более настойчивым, не ограничивая свои действия предписываемыми должностной инструкцией.

Юрий Попов,

в 1978-1983-е годы начальник смены РЛС ОБАСУ