

Воздушный враг

Боевая техника, установленная на постамент в качестве памятника, — чисто советский вклад в развитие монументального мирового искусства.

Дешевый, но сердитый способ увековечивания трудовых и боевых подвигов нашел себе место и в Новокузнецке — «тридцатьчетверка» у ворот заводууправления КМК, гаубица на бульваре Героев и, наконец, реактивный истребитель, гордо задравший нос у проходной алюминиевого завода. При всей неординарности последнего монумента (водрузить десять тонн металла на такую высоту!) замечен один серьезный «косяк» — на постаменте начисто отсутствует имя самолета. Если Т-34 узнают даже женщины и дети, а гаубица — она и на бульваре Героев пушка, то истребитель остается безымянным героем. За два года, прошедших со дня открытия памятника, он уже стал привычным, но люди, спешащие мимо него на работу, до сих пор не знают, какие драматические истории связаны с этим самолетом.

ВМЕСТО АНКЕТЫ

Имя у нашего героя есть. Обыкновенное, самолетное — истребитель-перехватчик Су-15. Днем рождения детища конструкторского бюро Павла Сухого будем считать 30 мая 1962 года — именно в этот день летчик-испытатель В. Ильюшин впервые оторвал от земли эту машину.

Начало шестидесятых годов было ярким временем романтиков и идеалистов. Таким оно видится сегодня. Успехи в освоении космоса и сбитый Пауэрс укрепили тогдашнее советское руководство в лице Н. С. Хрущева в мысли, что ракета является панацеей от всех бед, а авиация свое уже отжила. Хрущев пугал западного обывателя научно-фантастическими сказками о секретных советских заводах, где ракеты штампуют, как сосиски. Сам Никита Сергеевич искренне верил, что ракетой можно уничтожить все — от огромного города до маленького самолета, надо лишь подобрать размер ракеты. Поэтому считалось, что Су-15 станет последним управляемым человеком перехватчиком. Ему на смену должны были прийти истребители-роботы и всемогущие ракеты.

Но человек предполагает, а Бог располагает. В 1964 году Хрущева сняли, а вместе с ним рухнули и планы о всеобщей «ракетизации». Что бы там ни говорили о Брежнев, но авиацию он нам спас — Леонид Ильич фантастикой не увлекался и в могущество автоматики не верил.

Одним словом, Су-15 вместо того, чтобы стать «последним из могикан», пришлось 30 лет тянуть ляжку службы в противовоздушной обороне. В

марте 1965 года он успешно прошел госиспытания, и спустя год машину запустили в производство в Новосибирске.

Самолет получился неплохим. Он легко разогнался за две скорости звука и мог играючи забраться на высоту в 18 километров. Автоматическая система управления без участия летчика выводила перехватчик на цель, и пилоту оставалось самому лишь нажать на кнопку пуска ракеты. Вооружение, правда, по сегодняшним меркам кажется слабоватым — мода 60-х годов не позволила установить на Су-15 пушку, а ракет под крыльями было всего две...

Перехватчик в советское время считался очень секретным и поэтому не продавался за рубеж, даже братьям по соцлагерю. Его редко фотографировали, в фильмах не снимали, но тем не менее Су-15 широко известен в авиационных кругах. Причем не столько из-за высоких характеристик, сколько из-за двух скандальных историй.

ИСТОРИЯ ПЕРВАЯ

Советская журналистика склонна к поэтичности. В одном из авиационных журналов Су-15 назвали «часовым воздушным границей». Действительно, в конце 70-х годов этими «сушками» было вооружено значительное число полков ПВО. Поэтому именно Су-15 пришлось нести основную нагрузку по охране воздушного пространства Советского Союза в годы «холодной войны». Летчики дежурили в cabinaх самолетов и по тревоге поднимались в воздух, когда наземные службы засекали очередного

нарушителя границы. Одни нарушители — автоматические разведывательные аэростаты — безжалостно расстреливались. Другие — натовские самолеты-разведчики — отжимались за пределы нашего пространства. Огня не открывали — на это требовалось разрешение самого высокого начальства. Инициатива строго каралась.

И вот 20 апреля 1978 года некий нарушитель нахально пересек границу над Кольским полуостровом и направился вглубь советской территории. Учитывая плотность военных объектов в этом районе Заполярья, цель полета сомнений не оставляла. Супостата решили сбить. Су-15 летчика А. Босова быстро настиг цель, и две ракеты, выпущенные перехватчиком, заставили нарушителя пойти на вынужденную посадку. Самолет сел на одно из замерзших озер.

Каково же было удивление прибывших к месту посадки пограничников, когда перед их глазами предстал уткнувшийся носом в прибрежные деревья пассажирский Боинг-707 корейской авиакомпании KAL и полторы сотни перепуганных на смерть корейцев. Летчики лайнера Ким Чанг Кью и Ли Чын Син честно и тосечно признались, что нарушили границу случайно. Так Су-15 прославился впервые.

ИСТОРИЯ ВТОРАЯ. БОЛЕЕ ТРАГИЧНАЯ

Спустя 5 лет, 1 сентября 1983 года еще один Боинг, на этот раз гигантский Боинг-747, был сбит перехватчиком Су-15. Одной ракеты хватило для того, чтобы почти триста пассажиров отправились в мир иной. И опять жертвой Су-15 стал самолет корейской авиакомпании KAL.

Наверняка эту трагедию помнят многие. О ней много писали. Писали, правда, отрывочно. Интересные факты стали известны лишь в наши дни, но опубликованы они почему-то лишь в специализированной литературе с ограниченным тиражом.

Поэтому прежде чем перейти к описанию той страшной трагедии, надо вспомнить все то, что ей предшествовало. В начале 80-х годов военное напряжение между СССР и США достигло пика. Особенно это чувствовалось на Дальнем Востоке. Вот почему: если за весь 1982 год американские самолеты нарушили советскую границу 5 раз, то к сентябрю 1983 года число нарушений достигло 10. В апреле 1983 года американцы затеяли

КОРЕЙЦЕВ

...спрецидентное шоу — поднявшие-
... с авианосцев шесть штурмовиков
...трабатывали учебное бомбометание
...о объектам советского острова Зе-
...еный (Курильские острова). Что та-
...ре «учебное бомбометание»? Само-
...ет находит цель, пикирует на нее,
...открывает створки бомболюков, но
...омбы не сбрасывает. Затем уходит
...а второй заход.

В ночь на 1 сентября советское
ПВО регистрирует очередное нару-
шение. Нарушитель пересекает Кам-
чатку, где находятся базы атомных
подводных лодок, позиции баллис-
тических ракет, проводит в воздуш-
ном советском пространстве еще не-
сколько часов, добирается до Саха-
лины. Здесь наше командование и
ещешло пресечь полет нахала. В роли
хотника вновь оказался Су-15. Пе-
хваччик пилотировал майор Ген-
радий Осипович.

Официальная советская версия
писывает происшедшее над Саха-
лином примерно так: Осипович при-
нал Боинг-747 за разведчик RC-135
по команде с земли его уничтожил.
Скандал получился огромный.
Эйган заклеил Россию как «им-
ерию зла», а многие авиакомпании
бойкотировали воздушные перевоз-
ки в Москву. Кремль хранил гордое
молчание.

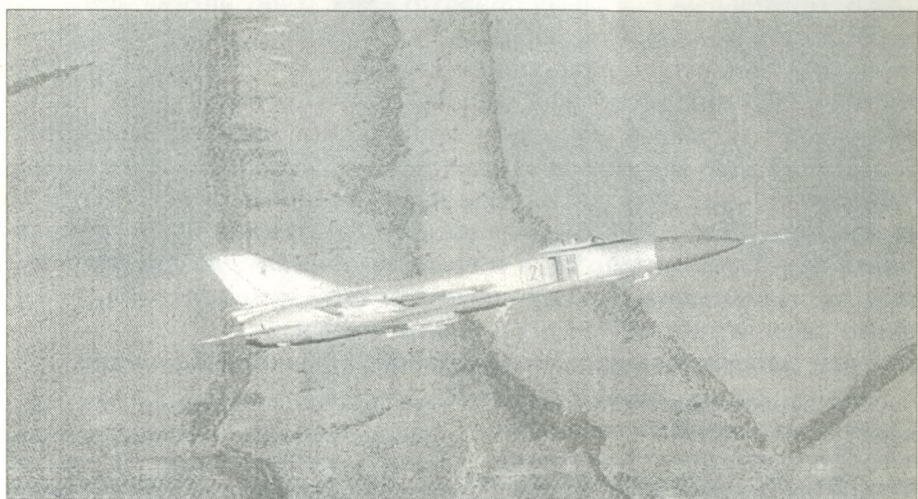
Он молчал долго — до тех пор, пока
одних членов КПСС не сменили дру-
гие, правда, бывшие. Новые россий-
ские правители были готовы свалить
на своих предшественников вину за
се, что угодно, вплоть до распятия
Христа, лишь бы добиться получе-
ния заветных западных кредитов. Во
ремя своего первого визита в Юж-
ную Корею Борис Ельцин публично
попросил извинения за сбитый Бо-
инг, признав тем самым якобы су-
ществующую вину. Корейцы Ельци-
на великодушно простили и помоги-
ли деньгами.

Подозрительно кстати подоспело и
журналистское расследование в га-
зете «Известия», которое проводил
А. Иллеш. Согласно ему наше воен-
ное командование с самого начала
знало, что границу нарушил из-за на-
вигационной ошибки пассажирский
самолет, но цинично его расстреля-
ло...

КАК ХОРОШО НЕ ЗАВИСЕТЬ ОТ КРЕДИТОВ

Ну, а если серьезно? И без креди-
тов?

Не так давно французский журна-
лист М. Бран провел свое расследо-



Точно такой же истребитель установлен в нашем городе

вание, не отягощенное российско-
корейской дружбой. По утверждению
француза, американцы 1 сентября
действительно проводили крупную
разведывательную операцию у бере-
гов Камчатки и Сахалина. Пассажир-
ский Боинг служил шитом для раз-
ведчика RC-135, и Осипович на са-
мом деле сбил самолет-шпион, а Бо-
инг «завалили» сами американцы.

Ему вторит другой исследователь
этого инцидента — бывший сотруд-
ник госдепартамента США Д. Кен-
нел. Он считает, советские Су-15 сби-
ли сразу два разведчика, а гибель 747
— дело рук наших «партнеров».

Эти версии имеют под собой по-
чву. Летчик Осипович четко иденти-
фицировал свою цель — RC-135. Это
аэроплан вполне обычных размеров,
в то время как Боинг-747 — это круп-
нейший в мире пассажирский само-
лет с характерным горбом двухэтаж-
ного салона. Масштаб этого лайнера
могут оценить зрители боевика 1997
года «Борт номер один» — в этом
фильме президент США летит имен-
но на таком же самолете. Перепутать
их не сможет даже дилетант в авиа-
ции.

Другой вопрос — почему прибыв-
шие на место трагедии водолазы не
нашли ни одного из погибших трех-
сот пассажиров, зато обнаружили ог-
ромное количество одинаковых крос-
совок на левую ногу — как будто Бо-
инг был наполнен только ими.

Еще один момент — японские ры-
баки периодически на месте трагедии
поднимают в своих сетях куски тита-
на — металла, который не применя-
ется в гражданском самолетостро-
ении, зато активно используется в кон-
струкциях боевых машин.

Ельцин в 1992 году эти вопросы не
услышал, ему и его команде, види-

мо, больше хотелось поскорее пови-
ниться «в грехах», чем трезво подой-
ти к этому вопросу. Компенсация за
вину была высокой — корейский
кредит. Он-то и стал решающим.

И в качестве штриха ко всей исто-
рии — подобный инцидент, случив-
шийся в 1989 году в Персидском за-
ливе. Американский крейсер сбил
зенитной ракетой иранский аэробус,
битком набитый паломниками. Ко-
мандиру крейсера показалось, что
аэробус «подозрительно» маневриру-
ет. Никто из американских президен-
тов до сих пор не принес никому
никаких извинений...

ЭПИЛОГ

Говорят, что летчик Осипович сей-
час выращивает огурцы в Ростовс-
кой области. Совесть его не мучает.
И правильно — летчик выполнил
свой долг, сбив нарушителя государ-
ственной границы. Где сейчас пере-
хваччик, на котором он летал, — не-
известно. Скорее всего, списан.
Су-15 в 1993 году был снят с воору-
жения российской ПВО. Теоретичес-
ки можно допустить, что он мог ока-
заться на постаменте возле алюми-
ниевого завода. И даже если установ-
ленный у завода Су-15 никого не
сбил, он вполне заслужил превраще-
ния в памятник. Это лучший итог
жизни самолета, тем более боевого.

Только вот табличку на постамен-
те изменить надо. Как вы считаете,
господин Терентьев?

Р. С. В подготовке публикации
использованы материалы из кни-
ги М. Левина, В. Ильина "Со-
временные истребители", журна-
лов "Мир авиации", "Авиация и
космонавтика" и газет.