

Несанкционированный рекордный полет

A. Efimov

"Record flight without permission".

Aerostats are flying on different distances and for different period of time. They are controlled by pilots or by special devices. And what if an aerostat will go into free flight by itself? On Summer 1967 specialists could know what was happening in such cases: an envelope of 13000 m³ with a small container and without ballasts was flying about 9 days and nights...

Лето 1967 года. Я вел Государственные испытания стратосферного аэростата. Шли летные испытания. Одним из пунктов программы было определение эффективной площади рассеивания аэростата (ЭПР). ЭПР характеризует, как иногда говорят, радиолокационную контрастность, то есть свойство отражать радиоволны радиолокационных станций в определенных диапазонах. Чем больше ЭПР, тем легче радиолокационные станции обнаруживают и ведут аэростат. Значение этого параметра имеет размерность квадратных метров и поэтому называется площадью.

Аэростат при проведении испытательного полета обязательно оснащается дополнительно к его штатной комплектации еще оборудованием, обеспечивающим безопасность проведения полета: уголковым и дипольным отражателями — для более устойчивого слежения за ним радиолокационных станций; аэронавигационными огнями — для его обозначения в ночное время; парашютом — для обеспечения скорости приземления подвески не более 7 м/сек; приборами, дублирующими выдачу команд на прекращение полета по заданному времени и высоте полета; телеметрией; самописцами и т.п. Все это вносит дополнительные искажения в действительное значение ЭПР аэростата. Поэтому при проведении измерений значения ЭПР во время испытаний стремятся максимально сократить объем дополнительного оборудования. Для нашего полета была утверждена схема полета, согласно которой в качестве дополнительного оборудования использовались только УКВ приемник с дешифратором радиолинии управления посадкой аэростата, часовой бароавтомат и химический источник тока, обеспечивавший электропитанием работу дополнительного оборудования. Все это было упаковано в один пенопластовый контейнер, который подвешивался к нижнему зажиму аэростатной оболочки.

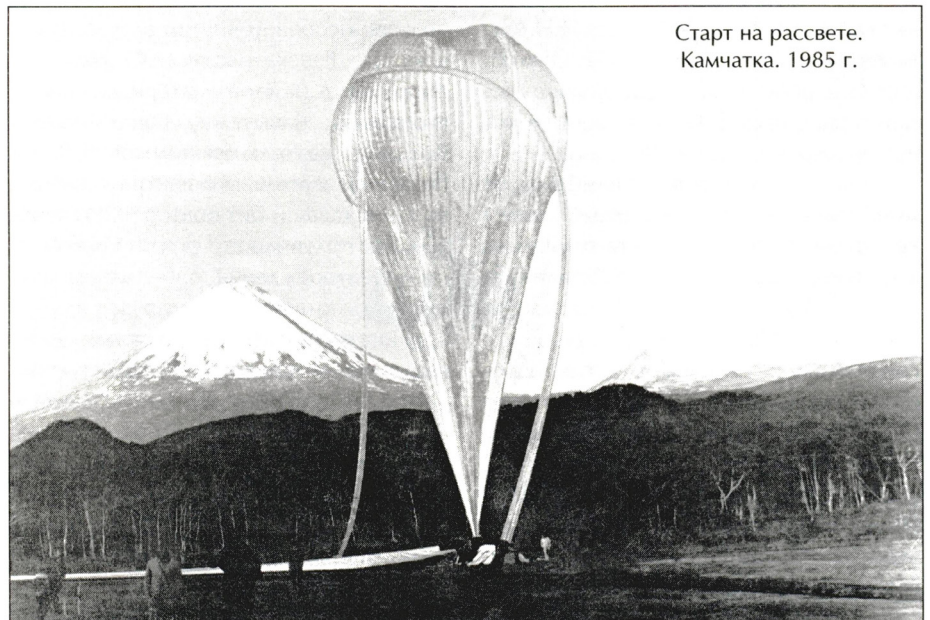
нера с дополнительным оборудованием не превышала 40 кг.

Так как подвеска собственно испытываемого аэростата полностью соответствовала его штатной комплектации, то мы решили в этом же полете проверить устойчивость ее снижения на стабилизирующем парашюте. Это представляло определенный интерес потому, что парашютно-подвесная система аэростата была доработана по материалам предыдущих испытаний и требовалось проверить эффективность доработки — тем более, что парашютно-подвесная система работала в экстремальных условиях (расчетная скорость снижения подвески в диапазоне высот 25000–31000 м зашкаливала за звуковую).

Согласно плану полета наземные радиолокационные станции выполнили измерения значения ЭПР аэростата на участке выхода его на высоту равновесия 31000 м. Затем на вертолете мы вышли на сопровождение аэростата, выбрали визуально место для безопасного приземления подвески. Сели. Я развернул ТЗК для наблюдения за подвеской и подал команду на прекращение полета аэростата. Все мое внимание сосредоточилось на наблюдении за снижающейся подвеской и работой стабилизирующего парашюта. Все параметры я сообщал помогавшему мне технику, который следил за секундомером и записывал их. Когда подвеска была примерно на высоте 5000 м, я решил посмотреть, как снижается аэростатная оболочка или, вернее, ее остатки, так как после отделения подвески оболочка

должна была разрушиться. К своему удивлению я увидел полностью выполненную оболочку. Было такое впечатление, что оболочка, купаясь в солнечных лучах, светилась от радости и... продолжила полет. Мы взлетели, засекали место приземления подвески и решили некоторое время сопровождать оболочку. Минут через 30 стало ясно, что оболочка не собирается спускаться. Я дал команду капитану Севойланову идти к подвеске.

При осмотре подвески обнаружилось, что на ней нет установленных перед полетом двух авиационных трубок "АТ-525", тогда как все остальное, включая купол парашюта и все капроновые ремни парашютно-капроновой системы, было на месте. Меня, правда, это мало беспокоило, так как ведущий инженер по пиротехническим устройствам, устанавливавшимся на аэростатах, В.Н.Виноградов заверил перед полетом, что обе "АТ-525" охолошены. Но все же мы решили их поискать. В километрах десяти от места приземления подвески мы заметили воинскую часть. Подумали, что пока мы следили за оболочкой, у подвески могли побывать военные, и решили слетать к ним. Командир части принял нас сразу. Нам повезло: обе авиационные трубки действительно оказались у него. А рассказал он следующее. Привезли их к нему из соседнего колхоза. Колхозный шофер ехал по дороге, когда увидел снижающуюся подвеску. Естественно, ему стало интересно: такое не каждый день бывает. Он свернул с дороги и по полю подъехал к подвеске. Неизвестно поче-



Старт на рассвете.
Камчатка. 1985 г.

му, но ему приглянулись именно авиационные трубки. Он их вывинтил и, приехав в мастерскую механизированного двора колхоза, решил исследовать. Укрепил одну из трубок в тиски и начал разбирать. Когда трубка “шарахнула” (благо, обошлось без последствий), механизаторы заставили новоиспеченного “Кулибина” отвезти “игрушки” к военным, что тот и сделал. Увидеться и поговорить с “Кулибиным” нам так и не удалось.

Пока мы занимались подвеской, оболочка ушла на запад и мы ее больше не видели. По возвращении в Центр я пришел на командный пункт управления полетами и там узнал, что оболочка продолжает лететь на высоте немногим более 35000 м. О случившемся доложили в Москву. Начальник нашего командного пункта Б.Д.Решетников попросил дежурного генерала ПВО сбить оболочку, так как мы опасались, что она выйдет за пределы территории СССР в районе границы с Польшей. Как рассказывал Решетников, дежурный генерал Войск ПВО матерно выругался и сказал, что сбивать ему нашу оболочку на такой высоте нечем, пусть, мол, летит. Оболочка летела: прошла Польшу, ГДР и вышла к побережью Северного моря. В двухстах километрах от границы ГДР она была потеряна средствами слежения стран Варшавского пакта.

Вечером этого же дня (а это случилось 6 июня 1967 г.) меня и В.И.Ленева, который был в нашей бригаде стартовиком, вызвали на командный пункт и задали вопрос: “Что будет дальше с оболочкой, когда и примерно где она может сесть?” Эти сведения требовались для доклада в Москву. Мы с Леневым посоветовались и решили “посадить” оболочку к середине ночи в центре Северного моря. Сообщили эти соображения своему начальнику отдела Н.Н.Дегтяреву. Сказали, что так будет спокойнее. Он согласился. Доклад ушел в Москву. Все затихло. Больше меня никто не беспокоил.

Утром 15 июня около 9 или 10 часов меня вызвал на командный пункт Решетников и рассказал, что только что ему звонили из Бреста и сообщили следующее. В 6 часов 15 мин. на высоте примерно 8000м советскую границу с сопредельной стороны пересек аэростат и стал углубляться на территорию СССР. Были высланы истребители, которые и сбили аэростат. На контейнере сбитого аэростата обнаружили бланк “Внимание!”, на котором значилось, что аэростат принадлежит Воздухоплавательному Центру, наш адрес, теле-

фон и обещание вознаграждения тому, кто его найдет и сообщит в Центр. Спрашивали: “Что делать?” Решетников им ответил, что с остатками оболочки они могут делать что захотят, а контейнер пусть вышлют по указанному на нем адресу, вознаграждение будет. На этом обе стороны удовлетворились.

Недели через две я получил багажом на железнодорожной станции злополучный контейнер со всем содержимым.

Таким образом, оболочка объемом 130000м³ с контейнером массой 40кг, закрепленным за ее нижний зажим, летала чуть больше 9 суток без балласта. В этом нет ничего особенного, так как теория допускает и объясняет возможность такого полета. Но удивляет другое. Над какими районами северного полушария и на каких высотах летала она все это время? Это был несанкционированный, но рекордный по продолжительности для того времени полет.

Интересен тот факт, что ни одна страна, а это могли быть Польша, Румыния, Чехословакия, Федеративная республика Германия, Великобритания, Франция, Нидерланды, Бельгия, Дания — ничего не сообщали о полете над их территориями неопознанных объектов и не заявляли протестов. Видела ли оболочку противозвоздушная оборона этих стран? Пыталась ли сбить? Все это так и осталось без ответа. Удивительно, что наши московские “верхи” также молчали. Я после этого около месяца ждал взыскания, но все было тихо. Пронесло. Уже позже, когда подобная оболочка улетела в Польшу (ведуший инженер — А.Н.Саенко), было много шума, а Саенко получил в приказе Главкома ВВС выговор. Еще позже, когда аэростат, стартовавший с Камчатки, приводился в проливе Каттегат, шума получилось еще больше, особенно внутри военного ведомства. Рассказывают, что Министр обороны Д.Ф.Язов матерился перед стоявшими навытяжку начальниками Воздухоплавательной службы ВВС и Воздухоплавательного центра часа два, не переставая и без повторов. И, конечно, все получили кто строгий выговор, кто предупреждение о неполном служебном соответствии, и т.п., и т.д.

Поэтому, отвечая на сарказм недругов воздухоплавания, я с гордостью говорю: “А все-таки аэростаты летают. Еще как летают!” При этом про себя добавляю: “Особенно хорошо, когда этого от них не требуется”.

А.Ефимов

Аэростат

Он притяжение превозмог,
Зловещие деревьев копыя.
Горячий пар — земли подобье,
Земля уходит из-под ног.

Меридианы — твой крепезь,
Собрат стальной крылатой птицы,
К себе ты рвешься возвратиться
Из тесноты земной, несешь

Свободу помыслов и знак,
Что нет ни боли, ни упрека;
Твоя дорога одинока —
Но солнце одиноко так.

Блуждать рожден среди орбит
Тебе подобных в гулкой дали,
Сгибают вечные спирали
Потоки занесенных плит,

Чтобы узнать зеркальный блеск
Во сне свободного теченья
И слабость дальнего свеченья,
И силу притяжения небес.

Но путешествие меж лет,
Соединенных кисеею,
Земли, парящей над землею
От сил, утраченных в земле.

Ты уплываешь в тихий зной
Из-под огня до верхней тверди
Не потерять себя, но — верьте,
Вернуться к вечному собой.

А.Канавшиков