

Текст Александр Бураков



ТАЛЛИН – НЕВА

Им повезло трижды: они не упали на город, не врезались в мосты, не столкнулись с буксиром. За четырнадцать секунд полёта члены экипажа самолёта Ту-124, выполнявшего рейс Таллин – Москва – Таллинн, стали национальными героями своей страны, в которой их подвиг не был по достоинству оценён...

В эту историю трудно верить потому, что всё произошедшее полвека тому назад в городе на Неве ничем другим, кроме как чудом, не назовёшь. Для тех, кто оказался на рейсе № 366, дата 21 августа 1963 года, по сути, стала днём их второго рождения.

В числе первых из сорока четырёх пассажиров, поднявшихся в таллинском аэропорту Юлемисте на борт авиалайнера Ту-124, был сотрудник отдела фельдъегерской службы при Министерстве связи Эстонской ССР старший фельдъегер старший сержант Василий Александрович Александров.

Авиамаршрут Таллинн – Москва – Таллинн среди эстонских фельдъегерей считался маршрутом средней сложности. Подобные командировки в Москву выполнялись ежедневно, с кратковременным отдыхом в столице. Но в тот

день, отправляясь на очередное задание, фельдъегер Александров вряд ли мог предположить, что вместо бетонной полосы внуковского аэропорта под его ногами окажется водная гладь Невы. И спасти правительственную корреспонденцию ему придётся, будучи уже в погружавшемся в воду самолёте.

Лететь Василию Александровичу предстояло на ближнемагистральном реактивном пассажирском самолёте Ту-124, именуемом по кодификации НАТО «Кастрюля» («Cookpot»).

Командир воздушного судна 30-летний Виктор Яковлевич Мостовой взглянул на циферблат своих ручных часов. 8 часов 55 минут. Машина уверенно оторвалась от бетонной дорожки и стала набирать высоту. Где-то внизу осталась Таллинн, впереди была Москва.

Бортмеханик Виктор Смирнов включил механизм уборки шасси. Неожиданно откуда-то снизу, из носовой части корабля, явственно послышался глухой удар. Его не только услышали, но и почувствовали все члены экипажа. «Такому качеству не учат, оно приходит с опытом, с мастерством», – признавался потом Виктор Мостовой.

Причину произошедшего высветила сигнальная лампа на приборной панели, сигнализовавшая о том, что передняя стойка шасси не до конца ушла в гондолу и застыла в полубранном состоянии. Все попытки выпустить переднюю «ногу» (жargon авиаторов. – А.Б.) и убрать её вновь ни к чему не привели. Она не убралась на положенное ей место и торчала, грозя при посадке опрокинуть воздушное судно. Ещё в Таллине, при предыдущей посадке, у лай-

нера выпала одна из деталей передней стойки, как потом установит следствие – шаровой болт, связывающий стойку шасси с механизмом подъёма (позже следователи найдут его на аэродроме).

Бортрадист Иван Беремин незамедлительно связался со службой движения таллинского аэропорта. Виктор Мостовой доложил о технической неполадке и запросил у диспетчеров дальнейшие инструкции.

«Между Таллином и Москвой начались консультации, как лучше произвести аварийную посадку: на полосу или на грунт, выпускать шасси или приземляться на «брюхо», – вспоминал известный советский журналист, писатель и киносценарист Василий Иванович Ардаматский. – Это было похоже на производственное совещание специалистов. Слушая магнитофонную запись этих переговоров, поражаешься тщательности, с которой обсуждалась каждая деталь посадки, и удивительному спокойствию лётчика. Честное слово, на земле нервничали больше, чем он».

Коллективно принятое решение отнюдь не успокоило экипаж, напротив, Виктор Мостовой на этот счёт получил весьма неожиданную для него установку.

– Борт сорок пять ноль двадцать один, – послышался в наушниках командира воздушного судна голос диспетчера, – примите меры к ликвидации дефекта имеющимися средствами. Посадку производите в Ленинграде. Ваш эшелон – четыре тысячи двести метров. Будем следить за вами. Как поняли? Приём.

Члены экипажа отдавали себе отчёт в том, что устранить дефект подручными средствами – задача трудновыполнимая. Посадка при неисправной передней «ноге» была исключена в принципе, а сажать воздушное судно рано или поздно им придётся. Оставался вопрос: куда и как?

– Может быть, попробовать отжать шасси и защёлкнуть на замки? – предложил второй пилот Василий Чеченёв.

– Отжать?! Но чем?.. Послушай, Виктор! – обратился командир к бортмеханику. – На вешалке есть металлическая штанга. Сумеешь её снять?

Не прошло и нескольких минут, как бортмеханик вернулся в кабину, держа в руке предмет средних размеров, больше походивший на металлическую трубку. Не теряя драгоценного времени, разбили стекло смотрового лючка. Действуя штангой как рычагом, попытались дотянуться до передней «ноги», чтобы придать ей нормальное положение.



Авиамаршрут Таллинн – Москва – Таллинн среди эстонских фельдъегерей считался маршрутом средней сложности. Но в тот день, отправляясь на очередное задание, Василий Александров вряд ли мог предположить, что вместо бетонной полосы внуковского аэропорта под его ногами окажется водная гладь Невы.

ние. Но все усилия пилотов оказались тщетными. Неисправный механизм не поддавался силовому воздействию.

О возвращении аварийного борта в Таллин не могло быть и речи. Там уже господствовал туман. К тому же в Юлемисте все взлётно-посадочные полосы были бетонные. Контакт металла с бетоном дал бы искрение, а это грозило пожаром. «Земля», в свою очередь, приказала выпустить все стойки шасси, выжечь топливо и уже на «последних каплях» посадить аварийный борт «на брюхо» в аэропорту Пулково (до 1974 года носил наименование Шоссейная, по названию ближайшей железнодорожной станции. – А.Б.). Там имелась для такого случая специальная гравиевая тормозная полоса.

«При посадке «на брюхо» главная опасность – угроза взрыва, – пояснили впоследствии в КБ Туполева. – Малейшая искра – и самолёт в секунду превратится в пылающие обломки. Вот почему его сажают не на бетон, а на грунт. Но

в том случае была ещё вероятность, что торчащая стойка при посадке пробьёт фюзеляж и устроит в салоне мясорубку. Никто не верил, что самолёт можно было посадить без жертв».

Да и сами пилоты в благополучное приземление «на брюхо» с полуутопленным шасси не верили. Все понимали, что из-за небранной стойки самолёт может завалиться на бок, перевернуться и рассыпаться. Даже если не произойдёт взрыв, мало кто выживет.

После получения команды диспетчера авиалайнер № 45021 на малой высоте последовал к месту назначения. К 11 часам самолёт приблизился к северной столице и на высоте около 500 метров принялся огибать город по большой дуге, так называемой большой коробочке, вырабатывая топливо: один круг, второй, третий. Каждый круг занимал не более 15 минут. Этого манёвра не могли не заметить пассажиры. Они были уверены, что из-за непогоды Москва не приняла их борт, и садиться им придётся в Ленинграде.

Внешне все были спокойны: одни дремали, другие читали, третьи через иллюминатор любовались прелестями Северной Пальмиры. Спортсмены, летевшие на матч в Баку, начали подсчитывать, успеют ли они к открытию соревнований. Знавшие о случившемся бортпроводники Шура Александрова и Виктор Харченко, как ни в чём не бывало, занимались своим делом, разносили конфеты, улыбались пассажирам. Стюард и стюардесса делали всё, чтобы их подопечные не встревожились.

В самом же Пулково в боевую готовность были приведены экстренные службы: к посадочной полосе, куда

должен был сесть «на брюхо» самолёт, пригнали пожарную технику, кареты скорой помощи. Посадку воздушного судна возглавил руководитель полётов аэропорта Пулково Георгий Нарбут. Но до аэропорта аварийный борт не долетел...

Бортмеханик Виктор Смирнов тем временем всё ещё пытался совладать с заклинившим шасси.

В 12 часов 10 минут на восьмом круге, в 21 километре от аэропорта, из-за нехватки горючего остановился левый двигатель. Экипаж получил разрешение на сквозной пролёт через город. Это расстояние было намного меньше. Серебристый лайнер стал приближаться к Дворцовой площади. Однако через некоторое время, когда самолёт пролетал вблизи Исаакиевского собора и Адмиралтейства, заглох и правый двигатель. Как выяснилось позже, бортовые расходомеры выдавали ошибочные параметры, то есть завышали остаток топлива, вводя в заблуждение лётчиков. К такому повороту событий ни на земле, ни на борту воздушного судна не были готовы.

Лишённый работы обоих двигателей лайнер клонул носом и по инерции, под углом тридцать градусов, стал планировать с полукилометровой высоты на исторический центр города. В пассажирском салоне воцарилась гробовая тишина. Без привычного шума работающих двигателей она казалась ещё более зловещей. Сидящие у иллюминаторов пассажиры, замерев, с тревогой вглядывались в проносящиеся под крылом обречённой машины жилые кварталы, городские улицы и проспекты, которые с каждой секундой увеличивались в размерах.

Никто не знал, какое решение в тот момент примет командир воздушного судна. Позже, в кругу своих друзей, Виктор Мостовой вспоминал: «Лечу, лечу, вдруг раз – один двигатель прекращает работать, а потом просто тишина. В этих самолётах, в кабине, всё же шумновато было – и вдруг тишина, и вот в той абсолютной тишине мы несёмся прямо на Исаакий. Я принял решение сесть на воду. О такой возможности лётчики знают, но лишь в теории, – на практике этому не учат».

С момента остановки второго двигателя Виктору Мостовому на все его действия будет отведено всего лишь 14 секунд – попытаться использовать свой последний шанс, направить падающий лайнер в русло Невы, спасти десятки, сотни человеческих жизней – здесь, на борту, и там, на земле.



С момента остановки второго двигателя командиру Виктору Мостовому на все его действия будет отведено всего лишь 14 секунд: попытаться использовать последний шанс, направить падающий лайнер в русло Невы, спасти десятки, сотни человеческих жизней – здесь, на борту, и там, на земле.

Часы показывали 12 часов 30 минут пополудни. Высота по приборам – 400 метров. Авиалайнер уже почти не слушался рулей. Пилоты лихорадочно искали место приземления, хотя и без того было ясно – жёсткой посадки не избежать. Командир, положив машину в вираж, каким-то чудом сумел повернуть её к Неве и на последнем усилии выровнять воздушное судно.

Впереди показался Литейный мост. Над ним пролетели на высоте 90 метров. Оставались считанные секунды... Гибель или спасение? Над Большеохтинским мостом высота была уже 30

Из воспоминаний очевидцев

«Было не страшно, а интересно. Самолёт шёл бесшумно, – вспоминал участник спасательной операции Сергей Вершлер. – Последний двигатель встал в районе Смольного собора. Шума реактивного самолёта просто не было. Зато удар о воду был сильным. «Пузо» Ту-124 разорвало на части вплоть до турбинных лопаток».

«Стою это я, ожидая троллейбус на остановке на углу Таллинской улицы и Малоохтинской набережной, и вдруг вижу: с неба с нарастающим воем пикирует пассажирский самолёт. Ну, думаю, амба, конец! Ан нет. У самой воды пилоту удалось выровнять авиалайнер, и он под некоторым углом вошёл в воду, исчез, а через две-три секунды

вынырнул и помчался, как глиссер, по направлению к Финляндскому мосту. Слава Богу, что все остались живы», – рассказывал один из очевидцев.

«Сесть на водную гладь и избежать гибели почти невозможно, – комментировал посадку аварийного Ту-124 выдающийся современный лётчик-испытатель гражданских самолётов Юрий Михайлович Сытник. – В таких случаях пилот должен чувствовать летучую машину как своё собственное тело. Сначала нужно подлететь к воде со слегка задраным носом самолёта и дожидаться, когда самолёт коснётся воды хвостом. После этого надо плавно опускать нос, следя за тем, чтобы моторы не касались водной поверхности. Одно неловкое движение – и самолёт нырнёт резко носом, зароется в воду и разорвётся на куски. А теперь предста-

метров. Следующий – мост Александра Невского (ныне самый большой мост в Петербурге. – А.Б.), он тогда ещё только строился. Над ним, едва не задев выпущенными шасси металлические конструкции, пролетели уже на высоте 10 метров. Находившиеся на мосту рабочие в ужасе попрыгали с лесов в реку.

«Мягкую» посадку на водную гладь Невы, которая в некоторых местах широка, но извилиста, осуществить было чрезвычайно сложно, если не сказать – невозможно. При этом необходимо было, не задев краями плоскостей гранитные берега Невы, по габаритам вписаться в русло канала.

Множество мостов, огромная скорость снижения, отсутствие запаса высоты и неисправная передняя «нога» – любая оплошность, неточность со стороны экипажа могли привести к неминусимой гибели людей. К этому прибавилось ещё одно непредвиденное обстоятельство: многочисленные речные суда, оказавшиеся в акватории Невы по курсу аварийной посадки самолёта, могли стать причиной их столкновения с терпящим бедствие авиалайнером.

И тут экипажу уже в третий раз за последние несколько минут довелось пережить сильнейший стресс. Неожиданно прямо по курсу появился буксир с бревенчатым плотом на хвосте. Встреча с ним грозила неминусимой гибелью. Мостовой резко потянул на себя штурвал. 30-тонная машина на последнем выдохе взмыла вверх и, пропустив под собой буксир, преодолела длинное



«Сесть на водную гладь и избежать гибели почти невозможно, – комментировал посадку аварийного Ту-124 выдающийся современный лётчик-испытатель гражданских самолётов Юрий Михайлович Сытник. – В таких случаях пилот должен чувствовать летучую машину как своё собственное тело».

препятствие. В следующий миг Ту-124, вздымая каскады брызг, вспорол невискую гладь, нырнул носом, но не зарылся в воду, а выпрямился и замер.

Буксир, который мог стать главным виновником трагедии, по сути, косвенно помог падающему самолёту избежать худших последствий авиакатастрофы. «Перепрыгивая» через него перед посадкой на воду, командир воздушного судна сумел приподнять нос авиалайнера на тот минимум, который позволил приводниться самолёту на хвостовую часть, отчасти смягчив посадку.

вим, что надо садиться на реку, да ещё и в черте города, где эту реку сплошь пересекают мосты...»

«В тот день я был на съёмках строительства железнодорожного моста, – вспоминал бывший сотрудник Ленинградской студии кинохроники Николай Иванович Виноградский. – И вдруг вижу: со стороны собора Александроневской лавры на малой высоте летит огромный пассажирский лайнер в мою сторону. Автоматически расцелил камеру и начал снимать. Вначале думал, что пилот хочет пролететь между двумя опорами моста, как Чкалов. Смотрю: пошёл на снижение к поверхности воды от Большеохтинского моста. В разные стороны рассыпались фонтаны. Самолёт заскользил по воде, как глиссер. Съёмка была против солнца, и

мириады брызг создавали радужную цветовую гамму. Вдруг – облако, а в середине – контуры фюзеляжа, как в тумане. Красота неопишная. Я чувствовал, что снимаю что-то необыкновенное, но ещё не понимал, что происходит. Самолёт остановился буквально в двадцати метрах от бетонного монолита железнодорожного моста. Я заметил, как к тонущим развернулся буксир с бревенчатым плотом. Для того чтобы снимать дальше, мне нужно было перейти на другой берег. Но дорогу через мост преградил молодой охранник с ружьём. И тут я совершил поступок, о котором жалею до сих пор. Отобрав у охранника ружьё, выбросил затвор. Честно говоря, боялся, что солдат может выстрелить в спину, потому что меня нельзя было остановить...»

«Я улучил момент, когда милиционер отвернулся. Жил я неподалёку от места приводнения, – рассказывал житель Ленинграда Юрий Викторович Туйск. – В тот день я сидел на балконе и вдруг заметил, что народ бежит к набережной. Было ясно: что-то случилось. Каково же было моё удивление, когда на реке я увидел плавающий Ту-124, из которого по крылу на берег перебирались пассажиры. Я сразу же побежал за фотокамерой. Запомнил двух детишек и их лица – как у маленьких старичков. Было видно, что пассажиры много пережили. Среди всех выделялся человек в лётной форме, он что-то возбуждённо докладывал начальству, которое срочно прибыло на вертолёт. Потом я узнал, что это был командир экипажа Виктор Мостовой».



Статистика аварийных посадок на воду

22 ноября 1968 года пассажирский самолёт DC-8 Японских авиалиний (Japan Airlines), регистрационный номер JA8032, позывной Shiga, КВС – Кохэй Асо, вылетевший из Токио в Сан-Франциско, в условиях низкой облачности совершил аварийную посадку, приводнившись в полукилометре от американского побережья. Никто из 96 пассажиров и 11 членов экипажа во время аварии не пострадал.

17 июля 1972 года самолёт Ту-134, борт СССР-65607 Министерства авиапромышленности, выполнял испытательный полёт. КВС – Вячеслав Кузьменко. Во время полёта в зоне ожидания выключились топливные насосы обоих двигателей. Двигатели остановились. Сравнительно малая высота и израсходованный заряд аккумуляторов не позволили запустить их в полёте. Самолёт совершил приводнение на акваторию Икшинского водохранилища, в районе деревни Большая

Чёрная. В результате приводнения самолёт не разрушился и никто из 5 членов экипажа серьёзно не пострадал.

2 июня 1976 года, днём, в простых метеоусловиях, при заходе на посадку в аэропорту Жуляны произвёл вынужденную посадку вне аэродрома самолёт Як-40, бортовой номер СССР-87541 Литовского управления гражданской авиации, выполнявший рейс Каунас – Киев. КВС – Штилюс В.С. На высоте 700 метров, получив указание диспетчера занять высоту 400 метров, командир корабля дал команду бортмеханику Синкявичусу установить режим двигателям «малый газ» и приступил к снижению. В это время произошла одновременная остановка трёх двигателей. Попытка экипажа запустить двигатели в полёте результатов не дала. Экипаж принял решение садиться на воду Днепра. Но до реки самолёт не дотянул. Командир воздушного судна произвёл вынужденную посадку с убраным шасси на болотистом мелководье в местности Осокорки, которая сейчас является спальным районом Киева, а тогда была пустырьём. Самолёт получил незначительные повреждения. Экипаж и пассажиры не пострадали.



«Искусство лётчика заключается, первое, в том, чтобы принять решение – куда произвести посадку. И второе, чтобы на этом падающем, будем так говорить, вывести его так филигранно, чтобы мягко коснуться воды», – вспоминал Анатолий Александрович Иванов, герой России, лётчик-инструктор Государственной транспортной компании «Россия».

Не последнюю роль в благополучном приводнении аварийного борта сыграли шасси. Приняв на себя мощный гидроудар, ломаясь, они ощутили погасили скорость падающего воздушного судна, в итоге дав ему на пробеге (хотя правильнее, наверное, будет сказать – на «проплыве») возможность успеть остановиться буквально в ста метрах от бетонных опор Финляндского железнодорожного моста. Ширина реки в этом месте – около 400 метров.

Несмотря на чудовищной силы удар о воду, на то, что крылья авиалайнера едва держались на фюзеляже, а выпущенные при аварийной посадке основные шасси были вырваны с мясом, – самолёт сохранял герметичность и ещё какое-то время оставался на плаву.

Пассажиры увидели сквозь стёкла иллюминаторов тихие невиские воды. Теперь самолёт плыл не по небу, а по реке.

– Приехали, товарищи! – в пассажирском салоне раздался громкий голос командира. – Можно отстегнуть привязные ремни. С кресел пока не вставайте. Сейчас к нам подойдет катера.

За всем происходящим на Неве с близлежащей набережной следила толпа зевак, которая увеличивалась с каждой минутой. Никто не сомневался: снимают остросюжетный фильм, вот-вот должны появиться знакомые всем

артисты. Говорят, ждали Василия Ланового. Интрига сохранялась до последней минуты...

24-летний капитан буксира БП-10 Юрий Поршин, оценив нештучную ситуацию, велел сбросить буксирный трос и оставить плот. Подведя своё судёнышко к лайнеру, он крикнул лётчикам:

– Как вас зацепить?

Оказалось, что самая крепкая часть в самолёте – рулевые колонки, на которых крепятся штурвалы. Через открытые окна кабины пилотов на них накинули буксировочный трос. Самолёт подтянули к причалу у завода «Северный пресс», где вдоль берега стояли плоты. В 1960-е в том месте, у набережной, складировали древесину, рядом было деревообрабатывающее предприятие. Крыло лайнера, согнувшееся при ударе о воду, аккуратно легло на плоты, образовав нечто вроде трапа.

8 августа 1988 года военно-транспортный самолёт Ан-12 (535-й ОСАП, Ростов-на-Дону) выполнял задачу по перевозке личного состава с аэродрома Батайск на аэродром Ейск после проведения партсобрания в Батайске. В полёте бортмеханик переключил подачу топлива от напольных баков, которые были заправлены давно и не использовались. Керосин в них отстоялся и содержал воду. На предпосадочной прямой в 3–4 километрах от взлётно-посадочной полосы все четыре мотора поочерёдно заглохли. Экипаж попытался совершить вынужденную посадку в лимане Азовского моря на мелководье. Самолёт стойками выпущенных шасси задел воду и клюнул носом. При ударе о воду и дно фюзеляж раскололся и частично погрузился в воду. Грузовой отсек, где находилось большинство пассажиров, заполнило водой, перемешанной с керосином. Это был самолёт-лаборатория, не приспособленный для перевозки людей. Внутри салона стояло оборудование, которое сорвало при ударе, что стало главной причиной гибели людей. В этой авиакатастрофе погибли 24 человека.

23 ноября 1996 года самолёт «Боинг-767», принадлежавший эфиопской авиакомпании Ethiopian Airlines и выполнявший рейс № 961, вылетел из Аддис-Абебы в Абиджан, с остановками в Найроби, Браззавиле и Лагосе. Вскоре после входа в воздушное пространство Кении трое террористов захватили самолёт и потребовали взять курс на Австралию. На подходе к Коморским островам у самолёта закончилось топливо, и экипаж попытался произвести посадку на воду в неглубоком тихом прибрежье в 500 метрах от пляжа Ле Галава. Самолёт зацепил воду левым крылом, перевернулся и разрушился прямо в воде. Из 175 человек на борту погибли 125, включая террористов.

15 января 2009 года самолёт «Аэробус-А320» авиакомпании US Airways, выполнявший рейс № 1549 из Нью-Йорка в Сиэтл с промежуточной остановкой в Шарлотт (Северная Каролина), КВС – Чесли Салленбергер, со 150 пассажирами на борту, совершил аварийную посадку на воду реки Гудзон в Нью-Йорке. При взлёте отказали оба двигателя. Все находившиеся на борту выжили. Пятеро человек получили серьёзные травмы (больше всех пострадала бортпроводница) и семьдесят восемь – незначительные.

«Я обратил внимание, что экипаж выбрался первым. Но не потому, что они такие трусы, просто они спасали документы и помогли пассажирам через верхний аварийный люк спуститься на плоскость лайнера, – отмечал Юрий Поршин. – Стюард Виктор Харченко ещё оставался в салоне для оказания помощи пассажирам».

Кому-то могло показаться, что все испытания уже позади, но опасность не исчезла. Напротив, через пропоротый во многих местах фюзеляж стала поступать вода. Надо было спешить с эвакуацией тех, кто ещё находился внутри самолёта. Глубина реки в том месте была нешуточная – до 13 метров, а вода в салон всё прибывала.

– Первый, второй, третий... – считала Шура Александрова. Крепкие руки бортмеханика и штурмана подхватывали людей, помогая им спуститься на скользкую поверхность крыла. Женщины, повинувшись жёстким требованиям стюардессы, перед выходом из самолёта сняли свои туфли, а кто-то, из соображений безопасности, и капроновые чулки.

«Паники не было, но нельзя было не заметить, что люди, минуту назад пережившие сильнейшее потрясение, выглядели подавленными, растерянными, до конца так и не поверившими в своё чудесное спасение. Последние пассажиры покидали салон тонущего самолёта уже по пояс в воде, – вспоминал Юрий Поршин. – Кто-то из них успел вытащить и свой багаж. Однако большая часть чемоданов так и осталась в Неве. Удивительно: при такой жёсткой посадке ни один из пассажиров не получил ни царапины».

Этим «кем-то» оказался фельдгегер Василий Александров. Ему пришлось потрудиться, чтобы чуть ли не вплавь, между креслами, с баулом, добраться до аварийного выхода и, не без помощи стюарда Виктора Харченко, покинуть пассажирский салон.

На берегу – «яблоку негде упасть». Народ всё прибывал и прибывал. Зрелище было неопишное. Благополучное приводнение, свидетелями которого люди стали в тот день, случилось не только впервые в истории Ленинграда, оно случилось впервые в истории мировой авиации.

К импровизированному причалу подарили автобусы. Промокших, уставших, но безумно счастливых пассажиров теперь уже бывшего рейса № 366 отвезли в аэропорт, где всем им выдали новые чемоданы, и, предоставив ближайший борт, очередным рейсом родного «Аэро-



Капитан буксира Юрий Поршин велел сбросить буксирный трос. Оказалось, что самая крепкая часть в самолёте – рулевые колонки, на которых крепятся штурвалы. Через открытые окна кабины пилотов на них накинута буксировочный трос. Самолёт подтянули к причалу у завода «Северный пресс», где вдоль берега стояли плоты.

флота» незамедлительно отправили в Москву. Позже командир Виктор Мостовой вспоминал, как забавно выглядели эти люди, шагавшие с одинаковыми чемоданами, – как новобранцы, отправляющиеся в армию.

А фельдгегеря Василия Александровича Александрова, под аплодисменты зевак и пристальные взгляды крепких мужчин в штатском, ленинградские коллеги-фельдгегеря усадили в служебное авто и умчали прочь от того места, где едва не оборвалась его жизнь. Вечером того же дня эстонский фельдгегеря ступил на бетонку внуковского аэропорта.

Самолёт тот всё же затонул. С помощью мощных понтонов со дна Невы его подняли специалисты военной экспедиции «Эпрон» и отбуксировали на территорию нынешней Ленэкспо (Ленинградской экспертной службы),

к Шкиперскому протоку, где базировалась войсковая часть.

14 сентября 1963 года специально созданная комиссия приняла решение: машину по причине аварии списать и отправить в Тамбовскую область, в Кирсановское авиационное техническое училище гражданской авиации. В дальнейшем её использовали в качестве экспоната для обучения авиаспециалистов.

В этой непридуманной истории все получили «по заслугам». Героический экипаж прямо с берега взяли в оборот и на вертолёт отправили под следствие. Сначала всех хотели просто посадить – в той ситуации обвинение звучало более чем убедительно: неуправляемая машина, пилотируемая экипажем под командой Виктора Яковлевича Мостового, создала реальную угрозу городу, культурным памятникам и жизням тысяч людей.

Потом, правда, отпустили. За экипаж вступились спасённые иностранные пассажиры, летевшие тем рейсом и через западные СМИ рассказавшие всему миру о героизме советских пилотов. Защитниками выступили жители Ленинграда, написавшие коллективное письмо, в котором убедительно просили представить экипаж к правительственным наградам.

Но самый весомый вклад в «дело реабилитации» семи членов экипажа внёс Василий Иванович Ардаматский, опубликовавший в газете «Известия» небольшой очерк «14 секунд – 52 жизни». Более того, Ардаматский настоял



на выявлении истинных причин аварии, с проведением технических экспертиз, – которые в дальнейшем помогли снять обвинения с пилотов, в частности с командира Виктора Мостового.

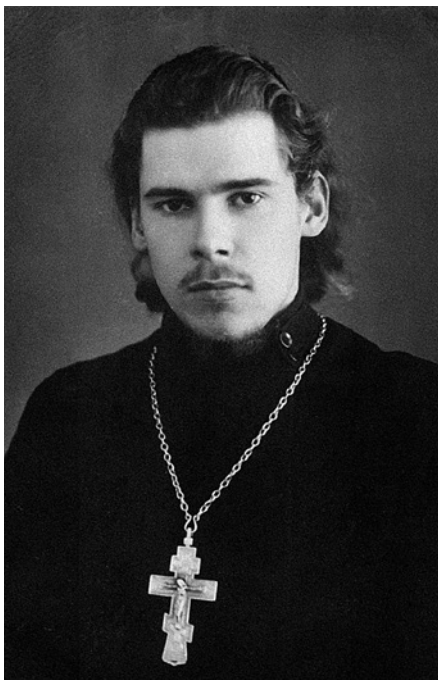
Под натиском развернувшейся кампании в защиту экипажа Никите Сергеевичу Хрущёву ничего не оставалось, как вынести компромиссное решение: не наказывать, но и не награждать. Говорят, что этот непростой выбор был сделан не без участия Генерального конструктора Туполева, который, якобы, побоялся ответственности за допущенные при разработке своего детища просчёты.

Надо отдать должное руководству «Аэрофлота», которое, вопреки волевому решению Первого секретаря ЦК КПСС, сумело отметить своих героев, улучшив некоторым из них жилищные условия. Семьям Виктора Мостового и штурмана экипажа Виктора Царёва выделили по новой 2-комнатной малогабаритной квартире на улице Вавилова в Москве. За свой подвиг Почётной грамотой и настольными часами был награждён капитан буксира Юрий Поршин. Ему дали премиальные – пол-оклада. Были ли отмечены остальные члены экипажа, неизвестно.

Со слов вдовы Виктора Мостового, для её мужа самой главной наградой были спасённые им 50 человеческих жизней. То ли от скромности, то ли по забывчивости, но почему-то в это число командир не включил себя.

Интересная деталь: из сорока четырёх спасённых пассажиров рейса №

Существует устное предание: в числе сорока четырёх спасённых пассажиров оказался будущий Патриарх Московский и всея Руси Алексей II. Находясь на борту того злополучного рейса, он молился о спасении самолёта, его пассажиров и экипажа, о спасении города, на который могла рухнуть неуправляемая машина.



366 только один был отмечен особой наградой. Нет, он не спасал из тонущего самолёта людей, он выполнял свой служебный долг – спасал правительственную корреспонденцию особой важности. Более того, Василий Александров, как и остальные участники полёта, сам оказался заложником ситуации. Как было сказано в приказе министра связи СССР № 567 от 27 августа 1963 года, «старший сержант Александров последним выбрался из опустившегося в воду самолёта, когда самолёт уже был наполовину погружён в воду, и, проявив мужество и находчивость, вынес всю доставляемую им по маршруту правительственную корреспонденцию». Тем же приказом ему была объявлена благодарность, с вручением денежной премии в размере месячного оклада.

Существует устное предание: в числе сорока четырёх спасённых пассажиров оказался будущий Патриарх Московский и всея Руси Алексей II. В 1963 году он был епископом Таллинским и Эстонским, начинал активную общественную деятельность. Находясь на борту того злополучного рейса, он молился о спасении самолёта, его пассажиров и экипажа, о спасении города, на который могла рухнуть неуправляемая машина. Терпящий бедствие самолёт благополучно приводнился как раз напротив часовни во имя иконы «Всех скорбящих радость» (с грошиками), в настоящее время – подворья Свято-Троицкого Зеленецкого мужского монастыря, где на берегу захоронена известная петербургская блаженная старлица Матронушка-босоножка.

Многие из тех, кто знают подробности чудесного спасения, перед отправкой в путешествие на самолёте приезжают на поклон к могилке петербургской старицы с просьбой о благополучном пути.

Сохранилось очень мало снимков знаменитой посадки, хотя в то время многие увлекались фотографией... По словам Виктора Мостового, люди на набережной сначала опешили, увидев, как буксир подтаскивает к берегу самолёт, а пассажиры по крылу сходят на сушу. А потом те, у кого были фотоаппараты, стали снимать. Но буквально через несколько минут приехали люди из КГБ и отобрали у всех плёнки. Может, и сейчас они где-то лежат в архивах. Но снимки потом появились в газетах – значит, кто-то сумел их сохранить. Эпизод тут же засекретили. **MP**