Тевризова Екатерина Евгеньевна,

специалист по экспозиционно-выставочной деятельности

Филиал № 2 Районный историко-краеведческий музей

Муниципальное бюджетное учреждение культуры

Серышевского района «Социально-культурный центр»,

пгт. Серышево

ПЕРВЫЕ ВОЗДУШНЫЕ ИСПЫТАНИЯ.

НЕИЗВЕСТНЫЕ ФАКТЫ ОБ ИСТОРИИ 182-го ТБАП

(ТЯЖЁЛОГО БОМБАРДИРОВОЧНОГО АВИАЦИОННОГО ПОЛКА)

Дальний Восток, в силу своего географического положения, является стратегически важной точкой на карте нашей страны. Именно этим обстоятельством вызвано наличие на его территории большого количества воинских частей и подразделений различных родов войск. Среди всех прочих составляющих армии, отвечающих за безопасность границ, важную роль выполняют войскаВоздушно-космических сил (ВКС).

Одним из значимых аэродромов Дальнего Востока является авиационная воинская часть Украинка, которая находится на территории Серышевского района. Её строительство было начато в августе 1951 года. С 15 ноября 1956 года аэродром «Украинка» приняли в эксплуатацию и на нём были сформированы 79-й ордена Красной Звезды тяжёлый бомбардировочный авиационный полк (ТБАП) и 73-я тяжёлая бомбардировочная авиационная дивизия (ТБАД). «В 1998 году в Украинку переводится 182-й ТБАП на Ту-95МС и объединяет всех под знамёнами 182-го гв. ТБАП». [1. с. 132]Сегодня это 182-й Тяжёлый бомбардировочный авиационный полк(в/ч 75715), на вооружении которого стоят стратегические ракетоносцы Ту-95МС.

За пройденный период времени история воинской части обогатилась многочисленными событиями, среди которых отдельное место занимает причастность 182-гоТБАП к ядерным испытаниям. Информация об этом событии, по известным причинам, не была отражена ни в каких источниках. Вся документация о полётах во время подготовки и проведения испытаний (полётные листы, бортовые журналы, бароспидограммы, полётные карты с маршрутами, схемы, дешифровки контрольно-записывающего оборудования и др.) у экипажа были изъяты. Никаких данных в лётных книжках, личном деле и других документах об испытаниях не осталось и не могло быть отмеченным, в том числе и о полученной доле радиации лётчиками. Только значительно позже, после истечения срока засекречивания сведений, составляющих государственную тайну, эта информация была частично опубликована в книге Г. П. Рощина «История Дальней авиации. 1946-2000 гг.» В ней приводятся воспоминания штурмана Дмитрия Алексеевича Хохлова о событиях 1957-го года.

Дмитрий Алексеевич Хохлов – заслуженный военный штурман СССР, полковник в отставке, ветеран Великой Отечественной войны, ветеран подразделений особого риска РФ, ветеран военной службы в Дальней авиации. Начиная с 2000 года, он некоторое время являлся лектором в учебных заведенияхЗападного административного округа г. Москвы, где читал лекции по теме «Ядерный щит Родины – фактор сдерживания агрессора от развязывания третьей Мировой войны».

Дальнейшая исследовательская работа в данном направлении позволила установить дополнительные факты, связанные с этим событием. Впервые испытание ядерного оружия на самолёте Ту-16 было исполнено 22 ноября 1955 года майором Фёдором Павловичем Головашко. Для второго вылета на этом типе самолётабыли привлечены три экипажа. Один из них оказался из 182-го (в прошлом 79-го) ТБАП под руководством капитана Г.А. Кирпичникова (штурман Дмитрий Алексеевич Хохлов).

В конце 1953 года лётчики были вызваны на беседу с комиссией по отбору личного состава для службы в атомной группе, проверены контрольными органами Министерства Внутренних дел СССР. «Перед этим со всех была взята подписка о том, что никто не должен знать, где они служат и чем занимаются. Единственное, что разрешалось делать военнослужащим в экстренных случаях– это без конца повторять номер части, и больше не сообщать никаких сведений. Каждый офицер имел по три пропуска: в гарнизон, на аэродром и на спецобъект. Экипаж был подготовлен к выполнению боевых действий с применением ядерного оружия днём и ночью в сложных метеоусловиях при низком метеоминимуме».[5. с. 147]Такая подготовка проходила в течение 1954, 1955, 1956 годов на аэродроме Болбасово Оршанского района Витебской области.

С 10 августа по 15 октября 1957 года экипаж был командирован на выполнение спецзадания на полигоне Новая Земля, где совершал полёты на бомбометание ядерными авиабомбами на самолёте Ту-16 с аэродрома Оленегорска.

Был определён отряд носителей ядерных авиабомб для проведения испытаний. «Группа состояла из 5 экипажей на самолётах Ту-16. (2 экипажа из авиагарнизона Багерово и по 1 экипажу из авиадивизий стратегического назначения – из Украинки, Энгельса и Узина)».[4. с. 224]

Подготовка к испытаниям проходила интенсивно: маршрутные полёты совершались в экстремальных условиях сильного воздействия поражающих факторов ядерного взрыва через день с выполнением практических бомбометаний на полигонах полуострова Рыбачий и Новой Земли.

В день испытания водородной авиабомбы отряд от взлёта до сброса сопровождали 3 звена истребителей (одно впереди, справа и слева), которые взлетали с аэродромов Оленегорска, Амдерма и Рогачёво. В момент сброса авиабомбы, ведомые развернулись под 90 градусов вправо и влево. «Сброс авиабомбы был произведён с высоты 11200 м. при скорости полёта 820 км./ч. Мощность ядерной авиабомбы 24 сентября составила 1,6 мегатонны и 6 октября 2,9 мегатонны».[3. с.176-177]

Через 45 секунд после сброса авиабомбы экипаж ослепил яркий (до боли в глазах) свет, несмотря на то, что остекление самолёта было зашторено металлическими створками типа жалюзи и все лётчики были в защитных очках. Через 3 минуты началась резкая тряска самолёта, электронные приборы (высотометр, указатель скорости и вариометр) стали показывать удивительно огромные величины. Корабль можно было пилотировать только по авиагоризонту.

После 5-ти минут полёта экипаж увидел огненный столб. «Нижняя часть его была серо-оранжевая по окраске и обширная по объёму (в 5-6 раз больше, чем верхняя грибовидная шляпа), верхняя часть светло-красная, сам столб (ножка) ярко красная. Этот взрывной гриб от ядерного взрыва был виден с расстояния 500 и более километров. Он был виден экипажем от острова Колгуеваи мыса Канинина, когда мы их пролетали».[5. с.155]

После посадки на аэродроме Оленегорска, обнаружилось, что краска самолёта на нижней части фюзеляжа имела тёмно-коричневый цвет, хотя перед вылетом она была белой. Через десятилетия, учёные так напишут об этом событии: «На северном полигоне в 1955-1962 годах в основном была решена и вторая военно-политическая задача – достижение паритета ядерных вооружений СССР и США». [2. с. 17]

На аэродром Украинка - место постоянного базирования,самолёт прилетел 18 октября 1957 года. Спустя несколько дней, начиная с 20-х чисел октября 1957 года, в полку проходила годовая врачебно-лётная комиссия. У всехчленов экипажа, прибывших из командировки, были обнаружены отклонения от норм,и они не были допущены к полётам, хотя до этого все военные признавались здоровыми.

После командировки экипаж распался. Капитан Кирпичников стал заместителем командира авиационной эскадрильи, второй пилот старший лейтенант Шемякин Ю.С. направлен на переучивание командиром корабля Ту-95, Хохлов Д.А. был назначен заместителем штурмана авиационной эскадрильи, воздушный радист сержант Сабуров и командир огневых установок Пономарёв демобилизовались, лейтенант Телицын умер в 1980-м году, закончив лётную карьеру на самолёте 3М.

В настоящее время в авиационном полку Украинка регулярно проводятся военные учения, в ходе которых проверяется боеготовность полка.Дальняя авиация является отдельным родом воздушных сил, которые оставляют за собой право причастности к ядерной триаде, тем самым продолжая заполнять новые страницы послевоенной истории.

1. Дальняя авиация. Век в боевом полёте. Книга 2. – М.: РУСАВИА, 2014.
2. «История атомного проекта; Российский научный центр в Курчатовском институте». Вып. №5 1996.
3. Мезелев Л.М. «Они были первыми (из истории ядерных испытаний)». Книга 3, 71 Полигон ВВС 2004.
4. Рощин Г.П. «История Дальней авиации. 1946-2000 гг.» Часть 2 М.2003.
5. Сергиенко А.М. «История 79-го Тяжёлого Бомбардировочного ордена Красной Звезды авиационного полка»Белгород изд. «Константа» 2008.