

«В небе над Берлином» — подвиг советских летчиков в 1966 году

02.11.2017 Источник: <https://zen.yandex.ru/media/id/59eebc107dde8c43d0151f0/v-nebe-nad-berlinom--podvig-sovetskih-letchikov-v-1966-godu-59fab889dcaf8ee01adb3d46?>



Brewer — «Пивовар»

В 1961 году, на авиационном параде в Тушино, широкой публике впервые был продемонстрирован новейший советский истребитель-бомбардировщик Як-28. Более чем пол века назад, этот самолет считался одной из главных угроз для стран блока НАТО — ведь в модификации этого сверхзвукового самолета значилось и применение тактического ядерного оружия. Не знаю по каким именно соображениям, но в кодификации НАТО он проходил под легкомысленным названием — Brewer — «Пивовар». Кстати над новинкой подшучивали и в советских авиационных полках — «две турбины, две кабины, а в кабинах две дубины.» Это выражение можно было услышать вплоть до весны 1966 года. После трагедии в небе над Западным Берлином 6 апреля 1966 года, фраза потеряла свою популярность.

30 секунд жизни

Весенним днем 6 апреля 1966 года, в небе над Западным Берлином показались два новехоньких советских истребителя-бомбардировщика Як-28. Двигались они в направлении немецкого аэродрома Бранд, что в 140 км юго-западнее Берлина. Самолеты со сверхсекретным оборудованием на борту перегонялись со Свердловского авиационного завода по маршруту Свердловск—Москва—Берлин. Один из бортов вели капитан Борис Капустин и пилот-штурман старший лейтенант Юрий Янов. На высоте 6 тысяч метров у истребителя отказал сначала левый

двигатель, а на высоте 4 тысячи — правый. Самолет стал падать на жилые кварталы Берлина.

Позже экспертами была выяснена основная причина остановки двигателей — закупорка топливных трубок бумажными наклейками в обоих баках, не удаленных при их изготовлении.

Теряя высоту летчики попытались запустить двигатели, чтобы отвести самолет от густонаселённых кварталов за черту города. Но все было тщетно. Машину решено было посадить в показавшемся неподалеку от домов лесу, однако при снижении летчики увидели толпы людей — оказалось, что это было немецкое кладбище. С аэродрома поступил приказ срочно катапультироваться, но пилоты решили не покидать падающую машину. Баки самолета были полны горючим и при столкновении с землей произошел бы мощный взрыв, погибли бы десятки людей.

Своим волевым решением пилоты полностью отрезали себе все варианты своего спасения, поскольку сам выстрел катапульты мог уменьшить и без того критически малую высоту полёта.

Вдали показалось озеро Штёссензее и для экстремальной посадки самолета на воду, место могло подойти, но и здесь пилотам понадобились невероятные усилия, чтобы увести самолет от внезапно возникшей дамбы с шоссе, усыпанное автомобилистами. Уже совершенно неуправляемый самолёт все же удалось перенести через дамбу и через секунду самолет врезался в темно-зеленую поверхность воды. Глубина озера в месте падения была около 15-18 метров — корпус самолета с большим наклоном ушел под воду, из нее торчала лишь небольшая часть хвоста... Это были 30 последних секунд жизни пилотов — двух простых русских парней, двух героев. Оба летчика погибли — Капустин от удара, а Янов захлебнулся.

Резвые англичане и робкие советские дипломаты

В 7-50 утра в Советском посольстве в Берлине раздался звонок: «Только что в озеро в английском секторе Западного Берлина упал советский самолет». Дипломаты, прибывшие на место трагедии остолбенели — вся территория в радиусе сотни метров была оцеплена английскими военными. По периметру были выставлены броневики с пулеметам, а само место падения было закрыто щитами (чтобы не просматривалось, что происходит).

Из интервью непосредственного очевидца и участника событий, сотрудника советского посольства, ветерана КГБ Георгия Санникова:

«Мы сделали англичанам официальное заявление, что самолет является собственностью Советского Союза. А по положению, оговоренному с союзниками на Потсдамской конференции в 1945 году, все воды Западного Берлина, соединяющиеся с водными поверхностями бывшей советской зоны оккупации Германии, относятся к юрисдикции ГДР. И посему — если тронут самолет хоть пальцем, дело они будут иметь с советской стороной.

— Прямо так и сказали?

— Именно. Жестко и конкретно. Англичане стали с кем-то советоваться по рации. А мы возвратились в посольство, чтобы как можно скорее доложить об этом происшествии в Москву. Но Москва, как вымерла — шел Пленум ЦК КПСС, и все руководство было там! Звонить же министру иностранных дел СССР Андрею Громыко или самому генеральному Леониду Брежневу временный поверенный посольства не решался. Это была большая ошибка, ждать было нельзя. Ни один из двадцати генералов, которых мы собрали на совещание, не хотел взять на себя ответственность. Кроме мата в тот день ничего не слышалось.

— **Что было на борту упавшего самолета?**

— Три сверхсекретных, неизвестных противнику новых прибора. Один из них — определитель «свой-чужой» с земли и в воздухе. Еще там был прибор, наводящий на цель. Мы понимали, что если они попадут в руки англичан, ущерб будет огромный. Вообще в то время мы уже использовали пиропатроны, уничтожающие приборы при вынужденных посадках. Но на этом самолете их не было. По инструкции их вставляли в боевых частях.

— **А наши друзья из ГДР не помогли в этой сложной ситуации?**

— Военный комендант Восточного Берлина генерал-лейтенант Поппель предложил направить на место ЧП военный катер под советским флагом и переодетой в советскую форму командой, зацепить тросом самолет и вытащить его в воды ГДР. Предложение немца мы поддержали, а командир бригады по охране совучреждений в Берлине Селех сказал, что готов дать своих солдат. Но никто из присутствовавших генералов на это не пошел, опасаясь международного скандала.

Тогда наш военный переводчик, щуплый, невысокого роста капитан попросил, почти потребовал доставить его на дипломатической машине в Западный Берлин, где бы он на надувной лодке подплыл к самолету, взобрался на торчащую из воды часть и привязал себя к ней!

— **Зачем?**

— Тем самым он бы заявил, что это территория СССР и никто не имеет права прикасаться к ней. Но никто его слушать не стал. Все ждали санкции из Москвы. Наконец было дано «добро» на проведение операции, предложенной немецким Поппелем.

Но время нами было упущено. Внутри оцепления не пустили генералов, только нас, сотрудников посольства. По озеру уже плавали английские военные катера. Остатки самолета прикрыли деревянными щитами так, что мы не видели, что там происходит. А там уже всю работу делали королевские боевые пловцы из Лондона. Мы готовы были плакать от бессилия! Когда стемнело, они включили прожектора, но потом случилось то, чего мы все боялись, — свет вырубил. В итоге, когда его включили, тела уже извлекли, с ними и с самим самолетом произвели какие-то манипуляции.

— **Тела вернули?**

— Они предложили передать останки с соблюдением их военного ритуала. Наши генералы не соглашались. Мы уговаривали: «Забирайте!» В итоге они решились.

— **И как это выглядело?**

— Красиво и необычно (для нас). Рота шотландских стрелков в коротких юбках и шерстяных гольфах стояла вдоль берега. Приспустили английский и советский флаги. Волынщики шотландского военного оркестра играли похоронный марш. Наших мертвых летчиков завернули в шерстяные одеяла шотландской раскраски и прямо так, торжественно чеканя шаг, выносили к нашей машине. Она отвезла их в ГДР, а оттуда на самолете их доставили в Москву. Наши эксперты сразу сказали, что англичане летчиков раздевали, осматривали, их личные документы (что были в костюмах) тоже изымались, но все вернули обратно.

— **А секретные приборы так и остались в руках у англичан?**

— Увы. Они нам их так и не вернули, несмотря на все наши требования. А ведь, повторяюсь, в мире больше ни у кого таких приборов не было — только у нас! Да и сами самолеты были уникальные. Экспериментальные! Таких в принципе было выпущено всего три! Обломки самолета нам в итоге вернули. Отдали они и авиационный самописец, по которому мы смогли восстановить все детали трагедии.

— **Правда, что летчики могли катапультироваться, но не сделали этого?**

— Да. Если бы они это сделали, то самолет упал бы прямо на жилые дома. А там ведь столько горючего, был бы мощнейший взрыв. Мы доказали, что Капустин увел машину от жилых домов, и это стоило жизни ему и его напарнику. Летчики не могли точно знать, на какую часть Берлина они падают — западную или восточную. Но в любом случае они понимали, что в домах живут мирные люди.

— **Берлинцы это оценили?**

— Еще как! Люди шли к советскому посольству с цветами. Многие писали письма с благодарностью, клали в конверт деньги (кто по 5–10 марок, а кто и тысячу).

— **Деньги вы брали?!**

— Нет. Все отсылали обратно. Но обязательно сопровождали благодарственным письмом с пояснением: «Семьи погибших получают достаточное государственное обеспечение».

Бургомистр Западного Берлина Вилли Брандт хотел наградить героев-летчиков высшей военной наградой ФРГ — Золотым Крестом.

Из слов Вилли Брандта:

«Мы можем исходить из предположения, что оба они в решающие минуты сознавали опасность падения в густонаселенные районы, и в согласовании с наземной службой наблюдения повернули самолет в сторону озера Штёссензее. Это означало отказ от собственного спасения. Я это говорю с благодарным признанием жертве, предотвратившей катастрофу».

— **Хотя бы награду взяли?**

— И снова нет. Отправили Брандту письмо, в котором указали, что Западный Берлин не является частью ФРГ и не управляется ею и что советское правительство само наградит пилотов. Они действительно были награждены посмертно орденами Красного Знамени.

Через пару дней после ЧП мы решили инициировать статью обо всем случившемся в одном из крупнейших в Европе журналов «Штерн». Главный редактор «Штерна» Генрих Наннен, с которым я был знаком, после переговоров со мной по телефону направил в Берлин одного из лучших штерновских журналистов, фамилию которого я, к сожалению, не удержал в памяти. На встрече со мной он заявил, что не собирается задавать нам заранее подготовленных советской стороной вопросов и что его вопросы не должны быть известны нам. Мы сказали, что готовы! Интервью состоялось 15 апреля 1966 года в бюро АПН в Западном Берлине. С нашей стороны были Герой Советского Союза генерал-майор авиации Виноградов со своим переводчиком и сотрудники посольства.

Вопросов было много, в том числе и каверзных. Вскоре в «Штерне» появилось интервью на нескольких страницах с большим количеством переданных нами ранее журналисту фотографий. Детально описывалась катастрофа и подчеркивались мужество и героизм русских летчиков. Это было важно для нас. А жители Берлина до сих пор помнят эту историю и помнят имена советских летчиков, которые спасли им жизнь.

Последние слова пилотов

На сохранившейся в материалах расследования магнитофонной записи радиообмена осталась короткая запись:

Капустин — ведомому:

— Триста восемьдесят третий, отойди вправо!

По команде ведомый выполнил маневр, обходя теряющий скорость и управление самолет ведущего, и вышел вперед. Як-28 Капустина сразу отстал.

Спустя пару секунд Подберёзкин запросил:

— Триста шестьдесят седьмой, не вижу, где ты?

— Триста восемьдесят третий, маршрут по заданию! Я возвращаюсь! — отозвался Капустин.

Подберёзкин продолжил полет, но через несколько секунд, тревожась за командира, снова запросил ведущего:

— ...шестьдесят седьмой, как ты?

Тишина.

— Триста шестьдесят седьмой, почему не отвечаешь?..

Ведомый не знал, что произошло невозможное: у самолета Капустина отказал один двигатель, а спустя несколько мгновений встал и второй. Такого просто не могло быть! Двигатели Як-28 — два независимых друг от друга агрегата, расположенные каждый на своей плоскости. Как установит комиссия, причиной послужил «конструктивно-производственный дефект».

По СПУ (самолетное переговорное устройство. — примечание ред.) Капустин дает команду штурману:

— Юра, прыгай!

— Командир, я с тобой! Прыгаем одновременно!

Под самым крылом замелькали крыши домов. Капустин вновь скомандовал:

— Юра, прыгай!

На самолетах 60-х годов были установлены катапультные кресла второго поколения, имевшие ограничения по высоте катапультирования. На Як-28 это ограничение составляло 150 метров. Шанс выжить у Янова еще был. Но тогда точно никаких шансов спастись не будет у Капустина.

Янов снова ответил:

— Командир, я остаюсь!

На пленке остались последние слова Капустина:

— Спокойно, Юра, садимся...

Навстречу смерти

Вспоминает Галина Андреевна Капустина:

«Борис в тот день так не хотел уходить из дома! Никак не мог со мной проститься: обнимал, целовал. Перешагивал за порог, потом снова возвращался. «Наверное, устал, пора в отпуск», — говорил он. У меня на плите уже кипел обед для сына, которого я ждала из школы. «Ну, иди же», — сказала я Борису. Он кивнул и вышел. А у меня перехватило горло от дурного предчувствия. Бросилась к окну. Уже ушли на аэродром все пять экипажей, а Борис еще стоял возле дома, переминаясь с ноги на ногу. Слово чувствовал: идет навстречу смерти.

О гибели Бориса я узнала лишь на вторые сутки. Мне боялись об этом говорить, я узнала последней. Но уже чувствовала: произошло что-то плохое. Сын-первоклассник, вернувшись из школы, лег на диван, отвернулся к стенке. Видела, как плачут, собравшись вместе, жены офицеров. А когда в квартиру вошли замполит, парторг и командир полка, я поняла всё. Спросила только: «Он жив?» Командир отрицательно покачал головой. И я потеряла сознание».

Память



Юрий Николаевич Янов

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 10.05.1966, за мужество и отвагу, проявленные при исполнении воинского долга, капитан Капустин Борис Владиславович и старший лейтенант Янов Юрий Николаевич были посмертно награждены орденами Красного Знамени. Именем Бориса Капустина, похороненного в Ростове-на-Дону, названы улица Ворошиловского района города и школа №51. Юрий Янов похоронен на родине, в Вязьме, на Екатерининском кладбище, и в его честь 1 сентября 2001 года на здании Вяземской средней школы №1 установлена памятная доска.

На месте катастрофы была установлена мемориальная доска. В Эберсвальде и еще семи городах Германии появились памятные знаки...



Борис Владиславович Капустин

Также 30 марта 2001 года, к 35-летию подвига лётчиков, в Берлине прошли торжественные мероприятия, а в авиационном музее на аэродроме Финова, созданном после вывода наших войск, воздвигнут мемориал.

Перевод надписи на обелиске:

В память всем жертвам холодной войны / Они отдали свои жизни, чтобы спасти других людей / Старший лейтенант Янов, Капитан Капустин / 6 апреля 1966 г.

«Огромное небо» Роберта Рождественского

Об этом событии написали крупнейшие печатные издания СССР – «Правда», «Известия», «Красная Звезда», а сам подвиг не мог не стать посылком к созданию поэтических строк. Практически ровесник лётчиков, молодой поэт Роберт Иванович Рождественский в 1967 году написал своё стихотворение и обратился к композитору Оскару Фельцману положить его на музыку. Вот как позднее вспоминал об этом сам Оскар Борисович:

«Несколько лет тому назад поэт Роберт Рождественский рассказал мне о замысле новой песни. Толчком к её созданию послужило подлинное жизненное событие. О нём писали в газетах, говорили по радио.<...> Я знал об этом подвиге, но рассказ Рождественского воскресил его с новой силой. На следующий день нами была написана баллада «Огромное небо»».

Свою песню Оскар Фельцман вначале предлагал исполнителям-мужчинам – Юрию Гуляеву, Муслиму Магомаеву, и, конечно же, Иосифу Кобзону, с которым композитора связывали давние творческие отношения. Но в результате песня «Огромное небо» в аранжировке Александра Александровича Броневицкого «зазвучала» в исполнении его жены, Эдиты Станиславовны Пьехи, а один музыкальный критик даже сказал, что её исполнение стало самым мужским исполнением. Уже в 1968 году в рамках IX Всемирного фестиваля молодёжи и студентов в Софии, песня получила несколько наград: золотую медаль и первое место на конкурсе политической песни, золотую медаль за исполнение и стихи, а также серебряную медаль за музыку. Так случилось, что в день награждения Эдита Станиславовна отмечала свой День рождения, и лучшего подарка, чем первая в её жизни золотая медаль, трудно было ожидать.

История двух женщин

Интересна история двух женщин – вдовы капитана Капустина Галины Андреевны Капустиной и Эдиты Пьехи. Вот что рассказала Галина Андреевна в одном из интервью:

«Специально ехать на её концерты я из-за этой песни не могла, потому что я не могла её слышать. У меня, знаете, всё переворачивалось, всё сразу наплывало, как говорится, все воспоминания... Я её проживала, эту песню, не просто слушала».

Звезда сама разыскала вдову и лично пригласила на концерт: второй ряд, партер. Эдита Станиславовна не раз признавалась: так проникновенно, как в тот день, она не пела никогда.

«Вдруг она объявляет о том, что вот песня, в зале присутствует жена. И эта песня – реальные события, посвящается Капустину, Янину. И начинает петь эту песню»...

Даже спустя десятки лет Галина Андреевна не может сдержать слёз при звуках «Огромного неба»... <https://youtu.be/cQ154ivVRkw>