

С бомбой на борту

Героизм. Борт 42505, совершавший рейс Ленинград – Москва, 23 апреля 1973 г. был захвачен террористом, который, угрожая взрывом, приказал пилотам лететь в Швецию. Отвлекая бандита разговорами, летчикам удалось зайти на посадку в Пулково. Когда были выпущены шасси, прогремел взрыв. Об этих событиях «ПД» рассказал командир экипажа Вячеслав Янченко.

В 1970-х гг. из Ленинграда в Москву за день выполнялось до 14 регулярных рейсов: словно электрички, авиалайнеры скользили по воздушным коридорам между двумя городами.

Обычно за день экипаж выполнял по два рейса туда и обратно. Так было запланировано и на 23 апреля 1973 г. Около 13:00 Ту-104Б Вячеслава Янченко заходит на посадку в Пулково. Погода прекрасная. Следующий рейс всего через час, летчики, не откладывая, приступают к предполетной подготовке.

Неожиданное послание

Примечательно, что в то время в СССР досмотр пассажиров фактически отсутствовал. У многих даже не проверяли паспорта, достаточно было показать билет.

Всего на борт поднялись 52 пассажира, один из которых ребенок (Ту-104Б рассчитан на 115 посадочных мест). В подобных случаях, когда самолет заполнен только наполовину, людей размещают ближе к середине. Такая центровка помогает избежать неравномерного распределения веса и, как следствие, перегрузки носовой части авиалайнера.

«Первый салон перед кабиной оказался полностью пустым. При этом по желанию пассажиры могли сесть, где им удобнее, перемещение нескольких человек роли не играло, – говорит Вячеслав Янченко. – Взлетели, а погода миллион на миллион».

По его словам, полет обещал быть спокойным. Даже когда на высоте около 8 тыс. м в пилотской кабине загорелась сигнальная лампочка «Вызывает бортпроводник», волнений ни у кого не возникло. Бортмеханик Викентий Грязнов пошел в салон разобраться, в чем дело. Он вернулся и передал своему командиру незапечатанный конверт от одного из пассажиров.

«Для чтения 5 минут! Командиру и экипажу самолета. Уважаемые летчики! Прошу вас направить самолет в Швецию, аэродром Стокгольм. Правильное понимание моей просьбы сохранит вашу жизнь и мою... В руках

у меня вы видите оружие. Этот снаряд содержит в себе 2 кг 100 г взрывчатки, применяемой в шахтах, что значит этот заряд в действии, разъяснить вам не надо... У меня все изучено, рассчитано и учтено. Снаряд устроен так, что при любом положении и провокации будет взорван без предупреждения...» – писал в своем послании террорист.

«На тот момент мы еще находились в Ленинградской воздушной зоне. Я связался с землей и доложил диспетчеру о ситуации на борту. По инструкции сделать это я обязан, но что он мог мне сказать? Никаких инструкций, как вести себя в подобной ситуации, на тот момент не существовало», – рассказывает Вячеслав Янченко.

Прежде был известен только один подобный случай, произошедший с советским самолетом в 1970 г., когда отец и сын Бразинскасы захватили самолет «Аэрофлота» Ан-24. Они убили бортпроводницу Надежду Курченко и принудили экипаж к посадке в Трабзоне (Турция). Тогда история прогремела на весь мир.

Вячеслав Янченко получил с земли указание во чтобы то ни стало не допустить угон самолета за границу. Других инструкций он так и не получил, а учитывая скорость самолета, решение необходимо было принимать максимально быстро.

«Лететь в Москву, где в воздушном пространстве огромное количество самолетов и очень сложные условия для посадки с бомбой на борту, не вариант. Принимаю решение начать разворот и идти обратно в Ленинград», – делится воспоминаниями командир экипажа.

Тем временем бандит уже покинул свое место и полусидя пристроился на столике, где обычно стюардессы готовят чай для пассажиров. Сбоку от него передняя эвакуационная дверь, а спереди уже дверь в кабину.

По словам Вячеслава Янченко, члены экипажа неоднократно покидали кабину, чтобы оценить степень угрозы. Ведь могло оказаться, что это розыгрыш или просто выходка какого-то психически

52 пассажира, из них один ребенок, были на борту захваченного самолета.

нездорового человека. Рассматривался даже вариант застрелить бандита (у командира воздушного судна был при себе табельный пистолет), но от этой идеи быстро отказались. Самолет шел на высоте около 9 тыс. м. Если внутри салона искусственно создано почти такое же давление, как на земле, то снаряды – разряженный воздух и на каждый квадратный метр идет давление более тонны. Для самолета это совершенно нормально, но в случае даже небольшого взрыва при резком перепаде давления судно развалится на маленькие обломки за считанные секунды. На такой высоте нельзя было рисковать, не выяснив, что за взрывное устройство пронес на борт этот человек.

«На самом деле было понятно, что все очень серьезно. У него была металлическая труба около 30 см в длину, оттуда торчали какие-то провода, а в руках зажат некий пульт с кнопками. К тому же, если верить посланию террориста, он работал взрывником на шахте, то есть умел обращаться со взрывчаткой», – продолжает свой рассказ летчик.

Смелый план

Ситуация накалялась. Бандит терпел терпение. Он, пытаясь запугать летчиков, орал, выкрикивал угрозы, требуя впустить его в кабину, чтобы контролировать действия экипажа. В этот критический момент к террористу вышел бортмеханик. Викентий Грязнов – общительный и умудренный опытом человек. Он понимал, что нужно отвлечь преступника и дать время командиру, чтобы тот смог незаметно снизить высоту.

Пока бандит был занят спором с бортмехаником, Вячеславу Янченко удалось незаметно снизить высоту до 3 тыс. м. Связавшись с диспетчером, он запросил расчистить полосу для аварийной посадки. На земле сработали оперативно, все



На фото – штурман, второй пилот и командир экипажа самолета Ту-104Б.

ФОТО: ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА В. ЯНЧЕНКО

самолеты вокруг разогнали: одни перенаправили на другие аэродромы, другим временно отложили взлет. Пулково замерло в ожидании.

Чтобы хоть немного снизить риск, командир экипажа принимает еще одно смелое решение – разгерметизировать самолет, несмотря на все еще большую высоту. Давление выравнивается постепенно, чтобы не вызвать подозрений у бандита. При этом высота и скорость пока слишком высоки, взрыв по-прежнему может привести к гибели самолета.

Как отмечает Вячеслав Янченко, в обычных условиях при посадке самолет ориентируется по двум маякам. Первый расположен на расстоянии 4 км, второй – 1 км от торца взлетно-посадочной полосы. Дальний маяк проходит на высоте около 200 м, а ближний – 60 м. Шасси выпускаются за 25 км от аэродрома, чтобы они точно успели развернуться, замки заняли свои места и т. п. Однако выпуск шасси сопровождается характерным толчком, по которому пассажиры определяют, что началась посадка, но это сразу осознает и террорист.

«Нам удалось убедить его, что легим в Хельсинки, но он настойчиво требует лететь в Стокгольм, и пока они с Викентием спорили, мы снизились уже до 900 м, пора садиться. Я знаю, что как только выпустим шасси, он сразу все поймет. Теперь жалею, что погода такая ясная: был бы туман, так она и не поняла, где мы сели», – продолжает рассказ Вячеслав Янченко.

По словам летчика, ему пришлось принять еще одно

Викентий Грязнов, бортмеханик самолета №42505, героически погибший при попытке обезвредить террориста, захватившего самолет, получил звание Героя Советского Союза посмертно. В 2014 г. губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко распорядился назвать именем героя сквер на ул. Пилотов (расположен между домами 20 и 24).

рискованное решение – не выпускать шасси на установленной высоте. Если террорист поймет, что судно заходит на посадку в Ленинграде, он приведет взрывное устройство в действие и произойдет непоправимое. Момент выпуска шасси Янченко оттягивал до последнего. Проходя дальний маяк (4 км от полосы), он больше не мог ждать – и так уверенности, что шасси успеют выйти, не было. Никто ранее подобного не делал.

«В моем понимании это была крайняя точка. Решил, что если тянуть дальше, то садиться придется на брюхо. Но, как выделось в наших худших предположениях, взрыв произошел, как только шасси начали выходить», – сообщил командир экипажа.

Взрывная развязка

Впоследствии, когда материалы дела рассекретят, станут известны детали проведенного криминалистами расследования.

В тот самый момент перед посадкой, когда террорист понял, что за окном Ленинград, он попытался привести в действия бомбу. Одной рукой бортмеханик схватил руку бандита, а другой его горло. За секунду до взрыва ему удалось переломить шейные позвонки террориста, но предотвратить взрыв уже было невозможно.

Мощной волной вырвало эвакуационную дверь и значительный кусок фюзеляжа.

«Едва произошел взрыв, в кабину посыпались искры, всякий мусор и дым. И тут понимаю, руль не слушается, идем носом в полосу. Вместе со вторым пилотом Владимиром Кривулиным из всех

сил давим на рули, в самый последний момент удалось вырвать самолет из опасного угла», – рассказывает Вячеслав Янченко.

Когда машина коснулась земли и побежала по полосе, в штатном режиме сработали тормоза на колесах, был выпущен тормозной парашют. Вдруг у самолета начал заваливаться нос: очевидно, оторвалась передняя стойка шасси. При касании о бетонную полосу искры цветастыми брызгами рассыпались вокруг самолета. При такой жесткой посадке возможны утечки топлива – одной искры достаточно, чтобы превратить чудом уцелевший самолет в горящий факел.

«На борту более 10 т топлива, пришлось принимать еще одно решение. Пока у самолета есть скорость, уйти с бетона направо, где тянется грунтовая полоса для аварийных случаев. Самолет носом зарылся в землю, а хвост задрался над бетонной полосой. У нас получилось, сели», – говорит, заново переживая события, пилот.

Самолет горел, людям пришлось выбираться через разбитую переднюю дверь сквозь дым и обломки, так как на тот момент не существовало эвакуационных трапов. Последним борт покинул его командир.

«Хвост, казалось, находится за тысячу километров. Я понимал, что в любой момент машина может взорваться, но мой долг был проверить, не остался ли кто в салоне. Все проверив, я направился к выходу, у входной двери в кабину лежала верхняя половина туловища бортмеханика Викентия Грязнова, а на одном из передних кресел – голова террориста. Жуткое зрелище!» – рассказал Вячеслав Янченко.

Вячеславу Янченко было присвоено звание Героя Советского Союза. Аналогичную награду получил (посмертно) и Викентий Грязнов, который до последнего отвлекал террориста и ценой своей жизни дал экипажу драгоценное время, чтобы посадить самолет.

Второй пилот Владимир Кривулин и штурман Николай Широков были награждены орденами Боевого Красного Знамени. Бортпроводницы Лидия Еремина и Марина Хохрева получили ордена Красной Звезды.

Благодаря действиям экипажа никто из пассажиров не пострадал, и на протяжении многих лет люди благодарили своих спасителей.

Андрей Сергеев

andrey.sergeev@spbndevnik.ru