

# Мужчина, который видел весь мир свысока

**Мужская профессия.** Самолеты Отдельного дальнеразведывательного полка поднимались в небо над Вологодчиной

**Евгений Калинин уехал из нашего города в 17 лет — решил стать военным летчиком. Окончил Оренбургское высшее военное авиационное училище. Служить его направили на Краснознаменный Северный флот, а местом службы стал... поселок Федотово в вологодских лесах.**

Многие череповчане знают, что в ста километрах от нашего города располагается военный аэродром. Но почему именно здесь, какие задания выполняли летчики, во второй половине прошлого века летавшие на другие континенты над всеми океанами, — известно не каждому. Сегодня мы узнаем об этом от подполковника запаса военного летчика первого класса Евгения Калинина.

## После Гагарина

Вопреки общепринятому мнению, летчиком он не мечтал стать. Как и военным — в отличие от некоторых его одноклассников. Жил на улице Рождественской, названной по имени деревеньки, вошедшей в состав Череповца. Родительский дом стоял недалеко от нынешнего Дворца металлургов, огород выходил на сегодняшнюю улицу Мамлеева.

— Пацанами весной на льдинах по Шексне катались, — улыбается детским воспоминаниям Евгений Вячеславович.

Учился в школе № 11, она находилась в то время около завода «Красная звезда». В 1969 году окончил уже школу № 3. Решение поступать в летное училище пришло вдруг. Учителя отговаривали, прочли ему карьеру учителя: Евгений был вожатым, приходилось и уроки вести в младших классах. Сказали: пойдешь в педагогический — напишем ходатайство, возьмут вне конкурса; а станешь поступать в летное училище — такого не будет...

Но Евгений выбрал небо. И училище, которое окончил Юрий Гагарин, — Оренбургское высшее военное авиационное краснознаменное училище летчиков имени И.С. Полбина.

— Училище прославленное, среди выпускников 252 Героя Советского Союза, из них 11 — дважды. Там работали инструкторы, учившиеся вместе с Гагариным, отлично его помнили. Это было единственное учебное заведение, готовившее летчиков для морской авиации.

Учиться было сложно, но интересно. («Завязал себя морским узлом в плане дисциплины и порядка», — признается Евгений Вячеславович.) Нужно было и быт свой организовать, и в нарядах ходить на сутки, и сложные науки постигать — аэродинамику, термодинамику, высшую математику...

## Русский «Медведь»

После окончания направили его на Краснознаменный Северный флот.

— Зашел я в штаб авиации к кадровикам, на меня посмотрели и говорят: «Все ясно, на тяжелый самолет». Рост-то большой; а иначе и педали можно было не достать.

Как только Евгений увидел эту машину, Ту-95РЦ, на которой предстояло летать («Мама дорогая, какой огромный!»), сразу влюбился: несмотря на размеры, самолет выглядел изящно, словно ласточка. Но американцы прозвали его «Медведем» («Для каждого типа самолета у них было свое кодовое название, например, Ту-16 — «Барсук» и т. д.).

Можно скрупулезно перечислить все размеры и технические данные этого «Медведя» (размах крыла 50,04 м, длина 46,17 м, высота 12,5 м), но не представить, как эта машина выглядит на самом деле. И хозяин дома подводит меня к фотографии (вы ее тоже видите): сколько людей на фоне этого самолета-разведчика! Потрясение.

Попутно Евгений Вячеславович рассказывает: — В каждой стране вооруженные силы развивались по-своему. Американцы сделали упор на авианосцы, в том числе атомные. Каждый несет на себе истребители-перехватчики, штурмовики... В этой ситуации мы пока начнем поднимать самолеты — может быть поздно. Поэтому у нас появились самолеты дальней разведки: улетает далеко и видит тоже далеко. За 400 километров может обнаружить любую цель, мы докладываем в штаб, и там принимают контрмеры.

Карта полетов тоже впечатляет: от юга Африки до Северного полюса; над всеми океанами Земли...

— А бытовые условия? — не могу не спросить, помня фильм о первых полетах через Северный полюс.

— В кабине, конечно, тепло, агрегаты поддерживают температуру, но воздух от двигателей сушит горло, кожу. И вообще в плане комфорта мы далеко не ушли от Чкалова — Белякова — Байдукова, — отмечает Евгений Калинин.

Оказывается, хотя многочасовой полет проходил большей частью на автопилоте, возможности встать, походить, подвигаться у летчика и всей команды практически не было. («Представьте, — комментировал Евгений Вячеславович, — я посажу вас в кресло, даже телевизор включу, кастрюлю с борщом принесу — и оставлю на 16 — 18 часов. Сможете просидеть? А ведь в полете надо не просто сидеть, а работать: наблюдать, думать, анализировать, сопоставлять. Все 16 — 18 часов: смены нет».)

## «Ты думаешь о нас?»

Именно такой вопрос задавала однажды Евгению Вячеславовичу супруга: «Ты думаешь о нас, когда взлетаешь?», имея в виду семью — сына, дочку и себя. «Нет», — резко ответил он. Увидев глаза Людмилы, смягчился: «Если я буду думать о вас, я не вернусь домой живым».

— Насколько опасной была ваша работа? — Не слишком опасной, — уверяет подполковник запаса. — Вот часто говорят: летчик — это герой. Я не согласен: герои — во время войны, когда человек взлетает или идет в атаку, зная, что может погибнуть. А в мирное время летчик — это профессионал.

Да, в них не стреляли. Полеты проходили над нейтральными водами, наши самолеты не нарушали воздушное пространство других стран. Но опасности подстерегали в каждом полете.



◆ Евгений Калинин награжден орденом «За службу Родине в Вооруженных силах СССР» III степени, медалями.



◆ Майор Калинин на аэродроме Кипелово. Фото из газеты «На страже Заполярья», 1987 г.



◆ Эскадрилья 392-го Отдельного дальнеразведывательного авиационного полка Северного флота у самолета Ту-95РЦ Аэродром г. Остров, 1993 г.



◆ Зам. комэска Калинин (на фото справа) ведет теоретические занятия в эскадрилье. 1986 г.



◆ После сдачи госэкзамена по технике пилотирования в Оренбургском училище.



◆ Американский палубный истребитель F4 сопровождает Ту-95РЦ над Атлантикой. За штурвалом самолета Ту-95РЦ. Фото предоставлены Евгением Калининным.

— В 60-е годы, бывало, самолеты оказывались друг к другу слишком близко, мешали, даже сталкивались, — рассказывает Евгений Калинин. — Но потом страны достигли договоренности: расстояние между самолетами должно быть не менее 500 метров. Конечно, кто мерил эти расстояния? На глазок. Но стало спокойнее. Хотя на нас отработывали тактику перехвата. Сначала самолет обнаруживала береговая система ПВО в Европе, поднимала истребитель, вела, пока он сам нас не находил, ставил на автосопровождение. Бывало, вокруг меня кружили, как рой, до шести самолетов стран НАТО, включая палубные истребители с авианосца. И наконец оператор радиоразведки нашего экипажа слышал в наушниках: «Тактический пуск ракеты, цель тактически уничтожена».

Страх не было, был интерес: вот он, чужой самолет, какой он? «Чужаки» подходили так близко, что

были видны лица пилотов, их жесты. Тем более если полет был монотонным, а тут разнообразие (нашим летчикам даже показывали страницы неизвестного в СССР «Плейбоя»). Впрочем, «разнообразие» бывало и опасным: некоторые натовские истребители заходили под наш самолет (маленькие, их было не видно), а потом вдруг резко взмывали перед самым носом. Наш Ту-95РЦ попадал в воздушную струю, что было крайне опасно. Порой теряли две-три тысячи метров высоты, пока пилотам удавалось выровнять самолет. Летать приходилось много и далеко, и мастерство экипажей было столь велико, что за все время существования полка не было ни одного факта потери ориентации. Возвращались на родной аэродром — в Федотово.

## Почему Федотово?

Вдали от всех морей, в глухих вологодских лесах застрял аэродром Федотово, откуда, невидимые для чужих радаров, взлетали самолеты-разведчики морской авиации. Но именно потому, что обнаружить его было сложно, а достать и разрушить ракетами, существовавшими в 60-е годы, невозможно, здесь и разместили 392-й Отдельный дальнеразведывательный авиационный полк ВВС Северного флота. Первым командиром полка и первым начальником гарнизона Кипелово был Александр Федотов — именно в его честь назван поселок, где располагался гарнизон.

30 пятиэтажек, где жили семьи членов экипажей. Рядом лес, где за полчаса можно было набрать корзинку грибов на обед. Дом офицеров, где показывали кино, устраивали концерты. Библиотека, бильярд, кружки (вокальный, драматический, домоводства...), спортзал. В свободное время играли в волейбол, футбол, зимой — хоккей, коньки, лыжи... «Я не думал о тыле, здесь было все надежно, — говорит Евгений Калинин. — В быту рулил женсовет». Речку-ручеек Шомбу перегородили плотиной, получилось озеро, в котором ловили рыбу и купались («Потом туда попал мазут, оно заросло, захирело. Но сейчас, к счастью, вновь все восстановили — по специальному проекту»). На машинах ездили и чуть дальше — на речку Тошно («На ней стоит и деревня Светилки, где некоторое время жил Гиляровский», — напоминает Евгений Калинин).

## Планета под крыльями

— Больше всего поражает география полетов, — говорит Евгений Калинин. В его кабинете на стене карта. Красные линии показывают направления полетов — экипажи 392-го Отдельного облетели всю Землю!

— И как — маленькая наша планета или все же большая? — не могу удержаться от вопроса. — Лучше всего ответят космонавты, они видят Землю целиком, — улыбается в ответ Евгений Вячеславович. И задумчиво продолжает: — Все-таки маленькая наша Земля.

Хотя полет со скоростью более 800 километров в час длился по 16 — 18 часов. — Мы летали в Луанду, столицу Анголы, сначала через Гвинею, а потом, когда отношения между странами испортились, через Кубу.

Много раз пролетали над Бермудским треугольником, где, по легенде, пропадали корабли и самолеты, но с самолетом Калинина ни разу не было никаких ЧП. Лишь однажды самолет как будто попал в бетономешалку — такая началась тряска. «Но я не связываю это с Бермудами, — говорит Евгений Вячеславович. — Думаю, что это просто связано с воздушными течениями».

Видел огни святого Эльма — когда в полете начинают светиться, словно пучки прирученных молний, металлические детали. И много других чудес природы. Наблюдал жизнь людей в других странах.

— На Кубе удивляло: стоят на остановке, у кого-то окажется транзистор, зазвучит музыка — и все танцуют! Непосредственные, гостеприимные. И в то же время отважные, боевые ребята. Напротив американского посольства установили огромный баннер с надписью «Янки, мы вас не боимся!» и рисунком: пальма, кубинец с автоматом и американцы вдали.

## В Федотове будет музей 392-го полка

В жизни летчиков дальнеразведывательного полка столько необычного и непривычного для «земных» жителей, поднимавшихся в небо лишь на пассажирских самолетах, что трудно выбрать, что именно рассказать. Трагические истории, когда во время выполнения полетов на боевую службу произошло несколько авиакатастроф, погибли экипажи? Технические и бытовые подробности многочасовых полетов? Забавные случаи, которых тоже было немало? Недолгие передышки в других странах — на Кубе, в Анголе, Гвинею, где совершали посадку легендарные Ту-95РЦ? Историю полка и его жизнь?

Обо всем — невозможно. Но тем, кому интересно, сообщу: к 50-летию начала формирования 392-го Отдельного разведывательного Евгений Калинин написал и с помощью однополчанина издал великолепную книгу, где вся 30-летняя история полка представлена подробно, а главное — увлекательно. Книга «Отдельный дальнеразведывательный» есть во всех библиотеках Череповца и, возможно (если удастся собрать достаточно средств), будет переиздана с дополнениями. В ней множество уникальных, кропотливо собранных фотографий членов экипажей и самого самолета Ту-95РЦ, уже снятого с вооружения и почти забытого...

Что еще более важно, ветераны полка, живущие на Вологодчине, создают в Федотове музей. Тоже пока на свои деньги, хотя это — героическая страница и нашей, вологодской истории. Чтобы вести военно-патриотическую работу. Чтобы ребята знали, какие профессионалы — военные летчики здесь служили, какие масштабные задачи были им по плечу. И что это за профессия — защищать Родину в небе.

Ирина Ромина  
Пишите на e-mail  
[ibelova@35media.ru](mailto:ibelova@35media.ru)

«У НАС ПОЯВИЛИСЬ САМОЛЕТЫ ДАЛЬНЕЙ РАЗВЕДКИ: УЛЕТАЕТ ДАЛЕКО И ВИДИТ ТОЖЕ ДАЛЕКО. ЗА 400 КМ МОЖЕТ ОБНАРУЖИТЬ ЛЮБУЮ ЦЕЛЬ, МЫ ДОКЛАДЫВАЕМ В ШТАБ, И ТАМ ПРИНИМАЮТ КОНТРМЕРЫ.»