



Севостьянов Эрнест Васильевич родился в 1938 году в г. Москва. После окончания Московского Химико-технологического института им. Д.И. Менделеева кардинально сменил профессию. Заслуженный мастер спорта СССР, заслуженный парашютист-испытатель, обладатель 9 мировых рекордов по парашютному спорту, участник прыжка на вершину пика Ленина в 1968 году и прыжка на Северный полюс.

В своей книге «Парашютист-испытатель путь в профессию» Э. Севостьянов так повествует о подготовке и выполнении десантирования на пик Ленина.

ГЛАВА X. ПРОДОЛЖЕНИЕ ГОРНОЙ ЭПОПЕИ

После высокогорного десантирования (в 1967 году на пик Коммунизма) мы сразу улетели в Москву. Сейчас заглядываю в свою парашютную книжку и вижу, что уже через три дня 17 августа я участвовал в очередных испытаниях на базе в Киржаче. Весь сезон осень-зима и весна 1968 года продолжались частые командировки в Ташкент, Фергану, Наманган. На базе в Киржаче были дополнительные работы по испытанию грузовой тематики, и отлаженная деятельность по организации наших испытаний замедлялась. Мы часто спорили с «грузовиками», кому лететь первыми, а кому после. Средняя полоса России характеризуется тем, что к середине дня начинается приличный ветер, а у нас на испытаниях не всегда были спортивные или ограниченно управляемые парашюты, поэтому мы старались провести свои работы с утра, пока ветер еще небольшой. Это не всегда удавалось, и поскольку военное командование ВДВ и ПВО предоставляло нам аэродромы в районах Средней Азии, мы часто собрав много программ, улетали туда на работу. Но работа по высокогорному десантированию не прекращалась и по той причине, что в штабе ВДВ Петриченко был уже почти своим человеком. В процессе переговоров появилась мысль провести высокогорное массовое десантирование солдат срочной службы. Это давало бы воздушно-десантным войскам дополнительные возможности для успешного решения их боевых задач. Существовала испытанная материальная часть, которая зарекомендовала себя в нашей предыдущей работе. Необходимо

было изготовить примерно пятьдесят комплектов парашютов и оборудования, обсудить и написать программу испытаний, обсудить с альпинистами место и условия такого десантирования.

Альпинисты общества «Буревестник» обошли большинство вершин в нашей стране в то время и знали их досконально. Самые опытные мастера спорта Валентин Божуков и Виктор Галкин предложили эту работу провести под пиком Ленина.

— Там на высоте шесть тысяч метров есть прекрасная «полка», - сказали они. — К тому же есть хорошие маршруты для спуска такой массы людей.

— Знаете, — заметил Божуков, — на высоте семь тысяч сто метров как раз около вершины пика Ленина есть площадка метров в триста в диаметре.

После такого заявления все было решено.

— Давайте сначала бросим десантников на эту «полку», а затем сами десантируемся на площадку около вершины, -высказался Александр Петриченко. — Этим самым мы покажем, что высокогорное массовое десантирование возможно.



*Вид на пик Ленина
с поляны Ачик-Таш 1968 год*

Я лично сразу загорелся этой идеей. Сразу забылись все трудности тренировочных восхождений предыдущего года. В цех спустили заказ на изготовление материальной части, а мы, испытатели, параллельно с основной работой начали готовиться к летней экспедиции.

В апреле 1968 года мы работали в Фергане. Проводились испытания парашютной системы, которая включала в себя оборудование аквалангиста. Это оборудование добавляло громоздкости системе в целом. По техническим условиям необходимо было выполнять прыжки на скорости полета четыреста, четыреста пятьдесят и пятьсот километров в час. Если скорость четыреста километров в час для нас была уже привычной, то четыреста пятьдесят и тем более пятьсот были новыми. Такая скорость для принудительного катапультирования сложности не представляла, но здесь мы должны были отделяться от самолета не принудительно, а самостоятельно, в открытый грузовой люк самолета. И сразу начинал работать стабилизирующий парашют. Он поддерживает парашютиста до тех пор, пока скорость не снизится, и можно будет раскрыть основной купол. Главное в этом деле — правильно отделиться в положении тела по потоку, чтобы стабилизирующему

парашюту не пришлось тебя возвращать в нужное положение, тогда нагрузка при раскрытии основного парашюта будет переноситься нормально.

Прыжок на скорости четыреста пятьдесят километров в час для меня прошел нормально, я вышел в воздушный поток в нужном положении. Для самолета АН-12 скорость пятьсот километров в час на высоте тысяча метров — почти предельная, и для ее достижения все четыре двигателя работают в усиленном режиме — «на форсаже». Когда стоишь у открытого люка, ощущаешь, как вибрирует самолет от такой работы двигателей и как четыре черных струи от двигателя скручиваются винтом за хвостом самолета. Зрелище довольно впечатляющее. Это сильное

скручивание воздушного потока немного и подловило меня. Небольшое отклонение тела от горизонтального потока, буквально на несколько градусов, заставило вращаться. Как мне рассказывали после наблюдатели с борта, я образовал собой воронку, причем ноги мои описывали большой круг, а борода моя развевалась по ветру, как флаг. Шутки ради я отпустил тогда небольшую бороду. Думаю, что мои товарищи тоже шутили, описывая мое положение, и мы вместе посмеялись над этим. Техническое задание было выполнено.



*Укладка парашютных систем
перед прыжком на пик Ленина.
Аэродром «Фергана»*

В середине лета все было готово для выполнения высокогорного десантирования, и мы 8 июня вылетели в Фергану, а из Ферганы вертолетом на Памир, в район пика Ленина. Там нам опять предстояли восхождения и акклиматизация в горах. Акклиматизации альпинисты придают большое значение. У них даже существует «принцип ступенчатой акклиматизации». Он состоит в том, что, достигнув определенной высоты, они спускаются несколько вниз и устраивают привал, ночевку и только после этого идут вверх снова. Спортсмены других стран этого не делают: жалко терять высоту, когда ее снова надо будет набирать завтра. Думаю, виднее в каждом случае самим альпинистам.

Палаточный альплагерь был разбит на высоте три тысячи двести метров под пиком Ленина в живописном месте с названием Ачик-Таш. Промежуточный лагерь — на морене ледника, на высоте четыре тысячи метров. Отсюда можно было выходить на склоны пика. На Памире все иначе, чем в горах Европы. Если снеговой пояс на склонах Эльбруса начинается на высоте две тысячи метров, то на Памире это высота четыре тысячи.

Ачик-Таш — поляна, заросшая мелкой травой и множеством эдельвейсов. Эдельвейс оказался невзрачным маленьким цветком, растущим, как сорняк. Куда бы ты ни бросил взгляд, вылезая из палатки, натыкаешься на массив пика Ленина. Он доминирует и притягивает взор. Ежедневное наблюдение пика делает его настолько узнаваемым, что,

даже закрыв глаза, представляешь себе все изгибы его склонов. Это происходит еще и потому, что он занимает все твои мысли, ради него ты здесь. Все, кто здесь появился первый раз, проходили курс альпинистского обучения, да и нам не лишним было освежить свои навыки. Отдельно альпинисты готовили солдат срочной службы, которые должны были десантироваться в горы. С парашютным делом эти солдаты были знакомы, так как уходили в армию из аэроклубов

и имели в личном опыте какое-то количество прыжков. Впоследствии очень многие из них после армии долго занимались парашютным спортом.

Настало время вылетать опять в Фергану для организации «операции» десантирования в целом. В нашем институте под руководством ведущего инженера и впоследствии начальника отдела Валентина Пугачева был разработан метод «механизированного десантирования». При этом методе парашютист садится на свой «персональный» контейнер, в котором размещается все его оборудование, и пристегивается к нему. Контейнер, в свою очередь, закреплен на лентах транспортера. По команде «пошел» штурман нажимает кнопку и включает транспортер, при этом все парашютисты или часть их отделяются от самолета один за другим с минимальным интервалом. Во-первых, это уменьшает разброс парашютистов на площадке приземления, во-вторых исключает человеческий фактор — задержку при отделении и, конечно, исключает необходимость бежать с тяжелым контейнером к люку самолета перед отделением. Метод был испытан нами и достаточно хорошо отработан. На аэродроме Ферганы были проведены ознакомительные прыжки в полном снаряжении по этому методу с солдатами, готовящимися к десантированию в горы.

Назначили день, и альпинисты вышли из промежуточного лагеря на вершину, на высоту шесть тысяч пятьсот метров. Все собрались на аэродроме, но поступила команда «отбой». Альпинисты по рации сообщили, что вершину затянуло облаками. Хотя конец июля и август и считались самыми благо—приятными в горах Памира, погода в горах очень непредсказуема и может меняться несколько раз даже в течение дня. Альпинисты спустились в промежуточный лагерь, чтобы завтра при наличии хорошей погоды вновь выйти на вершину. Им пришлось проделать это три раза, и силы были на исходе. Наконец, 27 июля нам дали «добро», мы взлетели и взяли курс на пик Ленина. В грузовой кабине самолета на транспортере разместились тридцать шесть парашютистов-десантников, а мы все еще ходили между ними, проверяя каждую деталь их экипировки. Экипаж самолета (зам.ком.полка п/полковник Денисов В.А.) был военным и достаточно опытным, ему не раз приходилось десантировать людей на равнине. Основная нагрузка и ответственность в этом случае лежит на штурмане самолета. Он определяет курс захода самолета на выброс парашютистов и точку отделения их от самолета. В данном случае штурман при достижении этой точки нажимал кнопку «сброс».

Когда мы подлетели к пику, стояла солнечная погода без единого облачка. Альпинисты радиовали о своей готовности, экипаж сделал несколько заходов над площадкой для приземления группы десантников, которые должны были замерить силу ветра. Ветер оказался небольшим. Условия для десантирования сложились идеальные. Заход самолета возможен был вдоль полки плато. Открыли люк, сирена, команда «приготовиться» — загорелся желтый фонарь на табло самолета, затем команда «пошел» — зеленый, и двенадцать десантников отделяются от самолета. Нам от борта видно, как вступают в работу стабилизирующие парашюты и как через пять секунд открываются основные купола. Самолет делает растянутый круг для следующего захода на десантирование, чтобы знать результаты приземления первого захода, и еще двенадцать человек скрываются в проеме люка. И вот уже выполнен третий заход, тридцать шесть десантников ушли, и самолет опустел. Только обрывки контровок (элементов крепления к самолету) и мусор на полу.

Как мы потом узнали, у одного из «десантников» при открытии парашюта стропа перехлестнула купол. Парашютист отцепил главный купол и ввел запасной парашют. Все было сделано грамотно и быстро. Все-таки, как я говорил, здесь были люди не случайные, а бывшие спортсмены аэроклубов.

Радоваться по поводу успешного десантирования тридцати шести человек было некогда. Надо было готовиться к прыжку на вершину пика. Времени на предыдущую работу ушло много, и оно таяло катастрофически быстро. На небе начали появляться небольшие облака, и мы знали, что безветрие тут только в первой половине дня, а день уже перевалил на вторую половину. Подготовились быстро, сели на контейнеры, пристегнулись и теперь мы могли только ждать, дальше все зависело от экипажа. Экипаж и, в частности, штурман вел радио—переговоры с альпинистами. Мы могли что-то решать только в случае, если к нам обращался кто-либо из

членов экипажа. У Петриченко была внутренняя радиосвязь со штурманом, так как весь экипаж находился в гермокабине, на высоте восемь тысяч сто метров мы дышали кислородом от бортовой системы. Штурман (Коротков - авт.) сделал два захода на цель, и парашютист, сидящий около люка, каждый раз выбрасывал небольшой пристрелочный парашют. Скорость снижения пристрелочного парашюта рассчитана так, чтобы она была одинаковой со скоростью снижения парашютиста. Это позволяет штурману сориентироваться и определить точку сброса парашютистов с привязкой к ориентирам на местности. Как правило, заход для десантирования производится «против ветра». В этом случае парашютисты, отделяющиеся от самолета последними, могут исправить какую-либо ошибку в расчете, используя ветер нужного направления. Другое направление десантирования — «по ветру» тоже допускается, но используется крайне редко. При этом необходимо, чтобы последний из отделяющихся парашютистов отделялся обязательно в точке сброса, то есть десантирование необходимо начинать, значительно не долетая до расчетной точки сброса. В нашем случае штурман выбрал именно этот второй вариант захода на выброс — по ветру. Возможно, так ему удобнее было видеть площадку приземления, которая лежала впереди, и была бы видна в момент десантирования.



*Приземление группы десантов ВДВ на плато пика Ленина.
Высота 6000 м. 1968 год*

Первый пристрелочный парашют на площадку не попал, второй лег недалеко от площадки, и самолет лег на курс для выброса парашютистов.

При плотном отделении (с транспортера) парашютисты, имеющие меньший вес, отделяются первыми. Так делают для того, чтобы за те пять секунд, когда еще работает стабилизирующий парашют, не произошло опасного сближения парашютистов в воздухе. Система с меньшим весом медленнее теряет скорость перемещения в воздушном потоке и, значит, может догнать систему с большим весом. Согласно этому принципу мы и размещены на двух магистралях транспортера по левому и правому борту самолета. Замыкал всех наш тяжеловес Александр Петриченко. Пять человек по одному борту, пять — по другому. В нашем составе было пять парашютистов-испытателей из института — Александр Петриченко, Вячеслав Томарович, Владимир Чижик, Владимир Прокопов, Эрнест Севостьянов (то бишь, я), а так же — пять опытных спортсменов из воздушно-десантных войск: Александр Сидоренко, Владимир Морозов, Валерий Глаголев, Владимир Мекаев и Юрий Юматов.

Поскольку повествование ведется от моего лица, то я расскажу сначала о своих впечатлениях. На табло загорелась команда «пошел», и транспортер потащил нас к люку. Я видел, как сидящий впереди меня Владимир Прокопов отделился от самолета, затем с противоположного борта отделился Юрий Юматов, за ними третьим ушел я. Вступление в работу стабилизирующего и раскрытие основного парашютов прошло по привычной штатной схеме. Надо сориентироваться и определить местоположение площадки. Площадку я увидел быстро и понял: мой парашют движется в сторону площадки, но почему-то очень быстро. Я резко развернул парашют и поставил купол «на торможение», на это ушло несколько драгоценных секунд. Если бы я так быстро не оценил ситуацию и не выполнил быстро необходимые действия, я бы не попал на площадку. Затем я огляделся вокруг и понял, что этот маневр я выполнил одним из первых. Недалеко от меня еще два парашютиста (а остальные — намного ближе к площадке, чем надо. Этими двумя были Владимир Прокопов и Владимир Чижик. Мы трое, как говорят, «зацепились» за площадку. Мне стало ясно, что штурман не учел, что делает заход «по ветру» и первого парашютиста выбросил в точке, где надо было отделять последнего.

Эту ошибку можно было бы исправить, если бы ветер по всем высотам снижения не превышал пяти метров в секунду, -тогда возможностей парашюта ПА-1 было бы достаточно для ее исправления. Но резко усилился ветер. Ни тогда, ни сейчас невозможно определить, в какой момент произошло это усиление, кто не успел среагировать на это усиление. То ли альпинисты не смогли передать о нем на борт, то ли экипаж не успел увидеть усиления ветра. Скорее всего, это была неожиданность и для тех, и для других. Более совершенные современные парашюты позволили бы исправить ситуацию, что и будет доказано впоследствии, но об этом речь — впереди.

Я висел в воздухе и постоянно оглядывался назад то через одно, то через другое плечо, стараясь понять, куда я смогу попасть. Купол все время был на торможении, но пейзаж внизу быстро уходил, сменялся другим. По моей оценке, ветер поднялся до пятнадцати метров в секунду. На такой скорости опасно приземляться даже на равнине, что же произойдет в горах? Думать об этом не хотелось, да и расслабляться было некогда. Нельзя было даже на несколько градусов допустить отклонения от направления торможения, тогда бы площадка осталась бы в стороне. Мне здесь пригодился опыт спортивных прыжков. Подо мной на длинном соединительном звене висел тяжелый контейнер с альпинистским снаряжением и кислородным баллоном. Все-таки на такой высоте у нас не было той акклиматизации, которая была у альпинистов, и наш расчет строился на том, что на высоте первые несколько сот метров мы пройдем с кислородом. Ветер был порывистым, и контейнер раскачивался, дергая всю систему, поэтому надо было удерживать парашют в нужном направлении. Больше я по сторонам не смотрел, так как все свое внимание сосредоточил на приземлении. Как я понял, приземляться придется спиной по ходу движения парашюта. Снежная площадка была уже совсем близко. Перед самым приземлением на высоте примерно десять метров из-за ветра, который, «упираясь» в скальный гребень, резко менял направление, появилось боковое смещение. Когда до приземления оставалось около двух секунд, я успел перенести руки на замки отцепки купола. Предохранители замков были сняты заранее. Первое касание ногами снежного покрова и я, падая спиной, успел сгруппироваться и уткнуться подбородком в грудь. Сказалась моя гимнастическая подготовка. Рывок купола, небольшое протаскивание по ветру и мгновенное срабатывание замков отцепки. Купол с большой скоростью улетел из поля моего зрения. Я еще не знал, как приземлились остальные. Парашютный кислород закончился, я снял маску и посмотрел на соединительное звено своего контейнера. Оно уходило туда, где открывалась панорама пропасти. Контейнера видно не было. В каком положении он находится, я не знал, но подумал, что если он упадет в пропасть, то может затянуть и меня. Медленно отстегнув карабины контейнера от подвесной системы, я встал, снял подвесную систему и огляделся. Подойти к краю пропасти и посмотреть на свой контейнер я не рискнул и правильно сделал. Альпинисты после так и не смогли достать его оттуда.

Первым ко мне подошел альпинист Николай Черный, он ничего не мог сообщить мне о том, что случилось, поскольку сам ничего не знал. Группа альпинистов ушла за скальный гребень к тем, кто приземлился там, а два альпиниста остались здесь на площадке. Мы с ними

двинулись по направлению к палаткам, которые альпинисты разбили здесь на высоте семь тысяч метров. По дороге нас ожидали Владимир Прокопов и Владимир Чижик, у них был кислород, и выглядели они не—плохо. Всех нас привели к палаткам, мы забрались в них отдыхать, а сами альпинисты ушли на помощь основной группе.

От усталости и пережитого я быстро уснул в палатке и проснулся, когда меня начали будить. Открыв глаза, я с трудом встал на ноги, сознание мутилось от нехватки кислорода. Как сказал мне впоследствии Валентин Башуков, он испугался при виде моего бледно-синего лица и оттого, что я не могу проснуться. Когда я все-таки поднялся, поступила команда: «срочно вниз». Хотя уже наступали сумерки, альпинисты боялись, что длительное пребывание на такой высоте для нас может иметь неприятные последствия. В сопровождении альпинистов мы медленно двинулись вниз. Буквально с каждым пройденным десятком метров наше самочувствие улучшалось. Почти в темноте мы пришли к отметке шесть тысяч пятьсот метров, с трудом разбили палатки,— конечно, это сделали альпинисты, — и завалились спать. В горах на больших высотах от нехватки кислорода сильно болит голова. Помню, что я залез в спальный мешок, не раздеваясь, в пуховой куртке, пуховых брюках и альпинистских ботинках. Раздеться совершенно не было сил.

Утром оказалось, что мое самочувствие улучшилось, я мог ходить, нормально соображать и даже голова уже почти не болела.

Ночью, когда я уже спал, вернулись остальные альпинисты с площадки. Они и рассказали нам, что произошло с остальными. Оказалось, четверо парашютистов, которые отделились вслед за мной, попали на скальный гребень, который отрогом отходит от вершины, и все погибли. Смерть у них наступила, как зафиксировал врач экспедиции, от перелома основания черепа. Думаю, что на скальном гребне они не могли избежать удара затылком о камни, так как приземление происходило спиной. Погибшими были наш испытатель Вячеслав Комарович и трое военных: Валерий Глаголев, Владимир Мекаев и Юрий Юматов. Три человека, отделявшиеся последними: Владимир Морозов, Александр Сидоренко и Александр Петриченко, не удержались на этой стороне гребня, и их приземление происходило на другой его стороне. Им, конечно, повезло, что они не наткнулись на скалы с другой стороны. Владимир Морозов повредил при приземлении ногу, что создавало для альпинистов сложности при его эвакуации. Альпинисты, посоветовавшись, решили не лезть на гребень, а спустить всех вниз на ледник Саук-Дара и оттуда выходить на альплагерь Ачик-Таш. Тащить Морозова вверх сил уже не было.

29 июля шесть парашютистов и альпинисты собрались в Ачик-Таше. Погибших парашютистов завернули в купола и похоронили около вершины, завалив камнями, чтобы сохранить тела до следующего года. Начать работы по спуску тел с вершины тогда было невозможно. Спуск погибших или заболевших альпинистов очень сложен и требует тщательной подготовки. А альпинисты были измотаны до предела, и мог бы погибнуть кто-нибудь еще. Спустили тела погибших в следующем году. Двоих из них, Валерия Глаголева и Владимира Мекаева, по желанию их родных, похоронили на склоне горы возле Ачик-Таша, а Вячеслава Комаровича похоронили в Москве на Ваганьковском кладбище.

Так завершилась эта Памирская эпопея. После было много всего — и обвинений в непрофессиональности дела, и в халатности. Но были и награды. Нас наградили медалью «За отвагу», Федерация парашютного спорта присвоила нам звание «Заслуженных мастеров спорта». Думаю, нам не в чем себя упрекнуть, с нашей стороны было сделано все возможное. Я описал то, что случилось, как мог объективно.

Из этого эксперимента командование ВДВ извлекло весь опыт, — а он был очень серьезным, — который мог пригодиться. Александр Петриченко поступил на военную службу и долго служил в научно-технической комиссии штаба ВДВ. В чине полковника он демобилизовался из армии.

Ну, а у меня осталась моя любимая профессия, и не было никакого желания что-нибудь менять.