

Полет в бессмертие

Впервые в деталях о героическом шаге в бессмертие летчика-аса из зябровского авиаполка Виктора Оськина я узнала в Гомельском центре повышения квалификации руководящих работников и специалистов, что в Новобелицком районе города. Дважды в год — в день рождения и день гибели героя — здесь проходят уроки мужества, демонстрируется фильм “Траектория полета”, снятый по заказу телеканала Союзного государства московской студией “Золотая лента”.

Путь в небо

Директор центра Николай Морозько подчеркивает: Ту-22 летел в тот роковой день над их корпусами. Нетрудно представить, что бы случилось, если бы не увел летчик 65-тонную машину от Новобелицы. В честь Героя России Виктора Оськина создан музейный уголок. Перед слушателями центра выступают генерал-майор авиации, заместитель председателя областной ветеранской организации, заслуженный военный летчик СССР Валерий Шукшин и другие ветераны зябровского полка. От зябровских ветеранов я и узнала хронологию полета.

...Из записи переговоров экипажа Ту-22У, которая велась бортовым магнитофоном 24 июля 1992 года. 17 часов 03 минуты 23 секунды, голос Оськина: “Давай, давай, покидай”. С высоты 450 метров катапультировался майор Николай Иванов, приземлился на дороге у железнодорожного переезда. На высоте 400 метров самолет покинул подполковник Александр Степченков. Виктор Оськин катапультировался всего в 320 метрах от земли. Не хватило 30 метров высоты... Виктор сам сделал свой выбор, шагнув в бессмертие. Самолет упал в каких-то метрах от нефтебазы авиаторов в Лисичках.

Рассказывая об этом подвиге,



“Гомельская праўда” 30 июля 1992 года написала: “Усё тады вырашалі секунды. І вырашаў камандзір экіпажа. Ён ведаў, на што ішоў. Ён ведаў, што акрамя інструкцый, ёсць яшчэ І вышэйшы суддзя — сумленне чалавека”.

Оськин первым в истории российской дальней авиации удостоен звания Героя России. Ему не было и сорока лет.

...Витя Оськин — курянин, уроженец деревни Успенно-Раевка Касторенского района. Рано оставшись без отца, воспитывался в школе-интернате. Очень влекли его в ту пору книги об авиаторах, участниках Великой Отечественной. Наверняка читал и о дважды Герое Советского Союза Георгии Мильникове из соседнего курского села Егорьевка, мечтал о небе.

После окончания десятилетки Витю приняли курсантом Тамбовского высшего военного училища летчиков имени Марины Расковой. Золотыми буквами на мраморной доске золотых медалистов вписана фамилия Оськина. Назначение выпускник получил в украинский город Прилуки на Черниговщине — там базировался элитный 184-й гвардейский Полтавско-Берлинский Краснознаменный бомбардировочный полк 13-й бомбардировочной дивизии. Виктор Семенович был помощником командира тяжелого бомбардировщика Ту-16. Спустя полтора года Оськина направили на курсы командиров в Дягилево.

А затем в биографии Виктора начинается белорусская страница: служба в Бобруйске, в 200-м гвардейском тяжелом бомбардировочном полку. Чтобы освоить сверхзвуковую машину Ту-22, Оськин проходит переподготовку в Мачулищах, а затем в Зябровке под Гомелем в 290-м отдельном дальнем разведывательном полку. Здесь ему досрочно присвоили звание капитана, здесь он поднялся вверх по службе: от командира отряда до

заместителя командира полка. В Зябровку Виктор Оськин возвратился, окончив Военно-воздушную академию имени Ю. Гагарина. На самолете Ту-22 производства Казанского авиазавода, имевшем у летчиков кличку “шило”, налетал почти 1200 часов без аварий. Хотя машина была отнюдь не идеальной. По статистике, почти каждая пятая попадала либо в аварию, либо завершала полет серьезнейшей поломкой. Как рассказывали мне ветераны-авиаторы Зябровского авиаполка, серийное производство Ту-22 было начато еще до завершения испытаний самолета. И в Зябровке на Ту-22Р и Ту-22У случилось 7 катастроф, погибли 14 летчиков. Только в трех случаях экипажи уцелели.

Старшее поколение помнит звуки зябровских самолетов-разведчиков в небесах над Гомелем. Тогда, после распада единой страны, они контролировали ситуацию на Балтике и Севере, летали на Кольский полуостров. Полеты летчиков зябровского авиаполка придавали уверенности, что натовские асы не будут патрулировать белорусское небо. Поклон вам всем, погибшим и живущим, ветераны Зябровки!

...Ту-22 мог нести до 12 тонн бомб, вести круглосуточную разведку, дозаправляться в воздухе. Уже в ходе эксплуатации самолет дорабатывался. В Зябровке дислоцировался и 47-й центр переучивания летного состава.

В ноябре 1990 года подполковник Виктор Оськин был назначен старшим летчиком-инструктором отдела анализа и предупреждения летных происшествий в 43-й центр в Дягилево. За плечами было 14 зябровских летных лет. Уезжать Виктору пришлось не в самое подходящее для семьи время. Но он мог приезжать в авиаполк в ранге проверяющего, а иногда и на выходные.

В ту роковую пятницу

24 июля 1992 года Виктору предстояло сделать только один вылет, так как в восемь вечера он уезжал в Дягилево. Уже в понедельник 28 июля начинался отпуск. Оськин определенно знал об очередном приказе: его вновь переводят в Зябровку, в учебный авиацентр. Стояла июльская жара, поэтому полет запланировали на вторую смену, с 17.00. Руководил им однокашник Виктора по

Тамбовскому училищу Михаил Измятинский. Лететь с Оськиным для выполнения одного из упражнений курса боевой подготовки дальней авиации должен был подполковник Александр Степченков — он только что возвратился из отпуска, и ему следовало выполнить контрольный полет. 25 минут отводилось на упражнение в воздухе. У всех летчиков, в том числе и штурмана эскадрильи майора Николая Иванова — первый класс.

Самолет № 30, на котором они взлетели, эксплуатировался уже 28 лет, прошел четыре капремонта. Машину, двигатели которой тоже капитально ремонтировались вкуче около десятка раз, заправили 18 тоннами керосина, 35 литрами бензина, 144 литрами масла и 202 литрами “шпаги” — спиртоводной смеси. Курс полета — в сторону Гомеля.

В 17 часов 01 минуту 28 секунд самолет накренился на правый бок. На аварийном табло высветилось “пожар левого двигателя”, “пожар задних баков”. А внизу — жилые кварталы Новобелицы. Командир выключил левый двигатель. Но оказалось, горел правый, была также повреждена проводка сигнализации, которая и выдала неверную информацию. Еще 49 секунд не было известно о том, что горит правый двигатель.

В 17 часов 02 минуты 44 секунды Оськин отворачивает самолет от Гомеля. На четвертой минуте летчик сделал вывод о том, что выключились оба двигателя. Штурман Степченков отреагировал командой: “Экипажу катапультироваться”. Но Оськин останавливает: “Минутку, покинуть я покажу где”. Он прекрасно знал этот район: впереди дачный поселок, железнодорожная станция Лисички и база горючего. Земля становилась все ближе. Степченков все настойчивее призывал: “Семеныч, катапультируйся...” Но в 17.03.23 Оськин командует ему: “Давай, давай, покидай...”

Многие люди видели падающий в нескольких метрах от нефтебазы самолет. Некоторые приняли его за пассажирский, а потому к месту трагедии прибыло несколько скорых, а также наземная спасательная группа майора Сергея Глотова. Виктор лежал рядом с березой. Его черные как смоль волосы за секунды падения стали седыми...

Прийти и поклониться

Все перипетии этой трагедии, унесшей жизнь летчика Оськина, в очередной раз прокручивались у меня в памяти в лесу неподалеку от станции Лисички. Вместе с зябровским ветераном, бывшим разведчиком отряда “Славный” Алексеем Пимановым мы кружили в поисках места гибели человека, спасшего целый микрорайон Гомеля и его жителей. Алексей Иванович еще года четыре назад водил сюда экскурсии школьников и сам вызвался нас провести. Но за четыре года много воды утекло, и для опытного разведчика места стали не совсем узнаваемыми. Петляли по лесу несколько часов, чувствуя обиду за Героя России. Виктор Оськин ценой собственной жизни спас от гибели бесчисленное количество гомельчан. Так почему рядом со столь оживленной железной дорогой даже спустя 20 лет нет обычного указателя о направлении движения к месту падения самолета? Об этом с болью говорила нам гомельчанка Любовь Богоятова, собиравшая в лесу целебные травы. Оказывается, женщина, будучи в тот роковой июльский день 1992-го в поселке Победа под Гомелем, видела летевший горевший самолет, а позднее не раз была и на месте его падения. Но она не могла точно вспомнить, где это.

А помог нам в поиске начальник производственного участка частного предприятия “Юнивест М Нефтебаза “Лисички” Иван Леоненко, за что ему искренняя благодарность. Иван Иванович безошибочно провел к месту, где оборвался полет летчика-аса. А еще пообещал, что вместе с руководством и коллективом базы они позаботятся об обновлении надписи на скромном памятном знаке и ограды из металлических цепей.

В мае 2002 года гомельские миротворцы во главе с Тимофеем Глушаковым в ходе очередного марша мира побывали на малой родине Виктора

Оськина.

Встречи с его земляками стали еще одним знаком нашей памяти о мужественном человеке, спасшем Гомель от разрушений и жертв в мирное время. А еще это был толчок к должному увековечению памяти Героя России в его отчете крае: на стеле “Героям-курсянам” на Красной площади Курска на одну из мраморных плит вписано его имя, — подчеркнул ветеран Зябровки Валерий Шукшин.

В Гомеле в средней школе № 41, а также в областном музее военной славы оформлены стенды о Викторе Семеновиче, они напоминают молодежи об истинных человеческих ценностях.

В день 20-летия со дня гибели Виктора Оськина в новобелицком микрорайоне № 104 будет открыта мемориальная доска на улице его имени. Решение об этом принималось Гомельским горсоветом еще в 1992-м...



У места гибели Виктора Оськина — Алексей Пиманов и Иван Леоненко