



□□□□□ Ранним утром 29 мая 1953 года лётчик-испытатель капитан Шамин Валентин Михайлович (р. 1923) выполнил первый полёт по сдаточной программе испытаний на самолёте МиГ-17 (□ 5421-1253).

□□□□□ Второй взлёт был произведён в 12:57. Через некоторое время связь с лётчиком была потеряна. Момент потери радиосвязи свидетельствовал о том, что в это время мог выполняться режим проверки балансировки на максимальной скорости. Позже стало известно о катастрофе.

Юрий Фёдоров

СЕКВЕСТР ЛЁТЧИКА

Комиссия, расследовавшая лётное происшествие, определила:

«Причиной происшествия необходимо считать выполнение лётчиком «прижима», т.е. доведение самолёта до максимальной скорости на малой высоте, вследствие чего самолёт ударился о землю». Свидетели катастрофы – жители посёлков Большое Козино и Ляхово были убеждены в том, что причинами лётного происшествия были серьёзные нарушения в работе самолётных систем. По их мнению, лётчик-испытатель отвёл почти неуправляемый самолёт от посёлка и ценой своей жизни спас десятки других.

Так Ю.И. Шигунов, которому в 1953 году было 18 лет, видел, как в направлении посёлка Большое Козино со снижением, покачиваясь с крыла на крыло, летел самолёт, который на малой высоте отвернул от населённого пункта и взорвался после

столкновения с землёй.

Ещё один очевидец происшествия В.А. Бебенин, 14-летний юноша, находился вблизи Волги и поэтому видел развитие аварийной ситуации с самого начала. Как следует из его рассказа, истребитель МиГ-17 летел в юго-западном направлении вблизи кучевых облаков. Высота полёта соответствовала той, на которой выполняли заход на посадку в аэропорт «Стригино» самолёты гражданской авиации, т.е. 600 м. Рядом с истребителем сверкнула молния, раздался оглушительный удар грома. Отвалилась часть правого крыла самолёта. После удара молнии МиГ-17 начал снижаться, покачиваясь с крыла на крыло, в направлении посёлка Большое Козино. Затем, продолжая раскачиваться, развернулся вправо до северного курса и продолжал снижение над ровной заболоченной местностью до столкновения с землёй и последовавшего вслед за этим взрыва.

К сожалению, показания свидетелей не особенно заинтересовали представителей авиационного завода, прибывших на место катастрофы. Бортовых самописцев записи параметров полёта на самолётах МиГ-17 в те годы не существовало.

Лётчик похоронен на Старо-Сормовском кладбище (г. Нижний Новгород).
Награждён медалями...



>> Лётчик-испытатель 2 класса (1952)
капитан Валентин Михайлович Шамин (1923-1953).



Позвольте едкий комментарий!

Хочется, конечно, верить в героическое стремление лётчика-испытателя отвести несущийся к земле неуправляемый самолёт от населённого пункта, и что в катастрофе он невиновен, а неуправляемость появилась по причине попадания в него грозового

разряда...

Но давайте посмотрим правде в глаза. Подростки и юноши, ожидая к себе внимание, склонны к преувеличению и даже вымыслу. Настораживает, что оба рассказывают совершенно разные вещи. Тот, который видел «отворачивающий от деревни» самолёт, не видел молнии и не слышал грома. Да и грозовой деятельности синоптики по району в тот день почему-то не отмечали. А тот, кто наблюдал, как в МиГ ударила молния, не видел отворачивающий от посёлка истребитель. Кроме того, самолёт, потеряв после удара в него молнии кусок крыла, по рассказу молоденького врунишки, преспокойненько летит, покачиваясь с крыла на крыло! Это при том, что на одном из полукрыльев подъёмная сила много меньше, чем на другом! (Но откуда такие тонкости аэродинамики знать подростку?! Поэтому он и врёт на про полую!)

Видимо, посему комиссия не прислушалась к таким «свидетельствам», а не от того, что хотели зря обвинить пилота.

Ну и, конечно, во всех этих случаях лётчик обязательно успел бы доложить о случившемся. Но Шамин не проронил ни слова! Лётчик улетел и не вернулся. Связь с ним просто оборвалась...

Когда лётчик в сложнейших условиях не докладывает? Когда сам в чём-то виноват и пытается справиться с ситуацией!

Что же случилось в тот майский день 1953 года? Разберёмся, не торопясь!

Итак, в 12 часов 57 минут 29-летний лётчик-испытатель 2 класса (1952), капитан Валентин Михайлович Шамин взлетел, чтобы выполнить проверку балансировки самолёта на максимальной скорости. Почему-то в задании ему было определено это делать на малой высоте. (Уж сколько я выполнял разгонов и проверок балансировки самолётов, но никогда на малых высотах! Никогда!) **И в таких полётах предельные значения скорости, установленные для самолёта, превышать ни в коем случае нельзя!** Тем более, на малых высотах!

А дальше из озорства ли, недисциплинированности ли, желания посмотреть, что будет, или того, другого и третьего вместе взятых, либо упустив контроль за скоростью (что маловероятно, ибо разгон максимальной скорости есть цель этого полёта), просто превысил максимально допустимые скоростные значения, установленные Инструкцией лётчику самолёта МиГ-17. Началась, т.н. «валёжка» (неуправляемое кренение), с которой пилот не справился (и не мог справиться, потому что рулей на парирование крена не хватит!), тормозные щитки не выпустил, РУД на малый газ не убрал, самолёт всё больше увеличивает крен и плюс ко всему его затягивает в пикирование. А катапультироваться лётчик не успевает из-за нехватки высоты!

Давайте посмотрим, что об этом говорится в Инструкции лётчику самолёта МиГ-17.

В главе «Краткие сведения об устойчивости и управляемости самолёта» в основном рассказывается о поведении этого МиГа на малых скоростях. Но вот в самом конце, на стр. 14 читаем:

«В полёте на скоростях, близких к 1060 км/ч, возможно произвольное кренение самолёта. На высотах менее 5000 м создание перегрузки увеличивает кренение самолёта. На высотах более 5000 м создание перегрузки уменьшает интенсивность

кренения. Во всех случаях возникновения кренения необходимо уменьшить скорость полёта дросселированием двигателя и выпуском тормозных щитков».

А вот Инструкция лётчикам УТИ МиГ-15, родственного для МиГ-17 самолёта, по сути – его спарки, расписывает всё это более подробно, правда максимальная скорость у спарки на 10-20 км/ч меньше.

Глава «Полёт на предельно допустимых скоростях».

Ст. 301 гласит:

□□□□□ Максимальная скорость горизонтального полёта на максимальном режиме работы двигателя не превышает максимально допустимой скорости на всех высотах и составляет:

- – на высоте 3000 м – 1015 км/ч;
- – на высоте 5000 м – 1010 км/ч;
- – на высоте 10.000 м – 960 км/ч.

□□□□□ Ст. 302. Максимально допустимой скоростью для самолёта УТИ МиГ-15 на всех высотах является истинная скорость, равная 1040-1050 км/ч, что соответствует числу $M=0,92$.

□□□□□ Ст. 303. При разгоне до максимально допустимой скорости полёта ($V_{ист.} = 1040-1050$ км/ч) необходимо следить за указателем скорости, не допуская увеличения скорости, выше допустимой.

□□□□□ Ст. 304. Если почему-либо истинная скорость полёта стала больше 1040-1050 км/ч, её необходимо немедленно погасить выпуском воздушных тормозов и переводом двигателя на режим малого газа.

Как видим, про «валёжку» самолёта в этой маленькой главе ничего не говорится!

Но открываем самый первый раздел – «**Эксплуатационные ограничения и общие эксплуатационные указания**».

Пункт 1 (ПЕРВЫЙ!!). На самолёте без подвесных топливных баков **ЗАПРЕЩАЕТСЯ** превышать максимально допустимую истинную скорость полёта, равную 1040-1050 км/ч, или скорость, при которой для устранения самопроизвольного кренения (валёжки) расходуется более $\frac{1}{4}$ хода ручки управления по элеронам.

Причина, по которой введено ограничение: Из условий устойчивости и управляемости самолёта!

Вот и всё! А капитан Валентин Шамин решил зачем-то превысить эти ограничения по скорости на испытуемом МиГ-17. Ну и на истребителе началось неуправляемое кренение, которое один из свидетелей воспринял, как отворот самолёта лётчиком от деревни! **С управлением Шамин не справился потому, что рулей на вывод не хватало, единственное, что могло его спасти – это погасить скорость воздушными тормозами и уборкой оборотов на малый газ.** Он этого не сделал и погиб, так ничего и не доложив в эфир... Потому как пытался выйти из режима, в который сам

же «мигарь» и ввёл, просто подтягивая ручку управления на себя и давая её против крена...

Но самодисциплина в лётной работе – это единственный секвестр, который гарантирует жизнь...