



□□□□□ 19 июля 1977 года лётчик-испытатель 1го класса (1976) Владимир Анфимьевич Кречетов и штурман-испытатель А.М. Иванов проводили испытания нового военно-морского спасательного костюма (ВМСК) на всех режимах полёта фронтового бомбардировщика Т-6-6 (Су-24). В тот раз нужно было на Су-24 на высоте 1000 м достичь максимальной скорости.

□□□□□ Взлетели, набрали высоту, вышли на сверхзвуковую трассу и начали разгон. Набрали скорость 1380 километров в час. И вдруг самолёт резко бросило в левый крен, сильно затрясло, одновременно раздался взрыв. Кречетов убрал обороты двигателей до «малого газа». Но самолёт был неуправляем. Пропала радиосвязь с землёй.

### Юрий Фёдоров

#### «НЕПОДСУДЕН-2»

О том, что было дальше, рассказал А.М. Иванов, в последствии Заслуженный штурман-испытатель СССР:

«Владимир перенёс правую руку с ручки управления самолётом на ручки катапультирования, показывая тем самым мне: “Делай, как я!” Я выдернул ручки катапультирования, но кресло не пошло, кабина в это время наполнилась дымом, начался пожар. Мне удалось сбросить вручную фонарь кабины, катапультироваться и нормально приземлиться. Минут через 40 меня подобрал спасательный вертолёт. Находясь ещё на парашюте, пытался отыскать второй купол, но ни в воздухе, ни на земле второго парашюта не обнаружил. Поиски вертолётчиков из поисково-спасательной службы пока ничего не дали. Меня привезли на аэродром, там уже был Евгений Алексеевич Иванов. Он расспросил обо всём, что случилось. Потом меня отправили в

больницу». Поиски Кречетова продолжались до конца дня, очень надеялись, что он сумел катапультироваться и его отнесло в лес.

...Поздно вечером, когда на месте падения самолёта прекратился пожар, обнаружили останки пилота...



### Очень едкий комментарий!

Немного неясно: зачем для испытания ВМСК (нового комбинезона) самолёт надо разгонять до сверхзвуковых скоростей? Но ладно!

Итак! Вчитаемся в материал!

Высота 1000 метров, приборная скорость 1380 км/ч. Это сверхзвук. Мне говорили, что в Подмосковье есть такая безлюдная трасса для полётов на сверхзвуке на малых высотах.

1380 км/ч? А какая предельная для Су-24? (Ответ: максимально-допустимая приборная скорость для Су-24 у земли 1400 км/час.)

Спасшийся А.М. Иванов рассказывает:

«...вдруг самолёт резко бросило в левый крен, сильно затрясло, одновременно раздался взрыв». Вдруг (!) самолёт резко (!) бросило (!) в левый крен! На сверхзвуке? На такой скорости? Не верю! Никаких резких бросков на сверхзвуке быть не может! А не превысили ли они там ограничения по скорости?? **13**

**80 км/час – это скорость для МиГ-25!**

Если превысили 1400 + 25-50 км/час – вот их и затянуло в крен, началась валёжка. И

именно в левый крен!

А высоты нет!

А с чего самолёт «сильно затрясло»? Двигатели работали? Про отказы выживший штурман ничего не сообщает! Значит, всё работало! А самолёт с чего начало трясти? Такое случается, если начала разрушаться конструкция самолёта! В каких случаях такое быть может? **Лишь при значительном превышении максимально допустимой скорости полёта!** Но в заключении по катастрофе ничего о разрушениях фюзеляжа, крыльев и хвостового оперения не говорится! Хотя Иванов нам рассказывает, что «раздался взрыв»!

Боже, как интересно! А что же взорвалось? Штурман Иванов ничего страшного нам про это не рассказывает! И экипаж меж собой ничему такому по СПУ не удивлялся! Более того, оба испытателя про все эти кошмары на землю ничего не доложили! Ах да, катапультировавшийся штурман утверждает, что пропала связь!

А с чего она пропала? Из-за взрыва? Или из-за резкого броска по крену? Но странное дело: штурман Иванов ничего не говорит, что лётчик Кречетов или он, Иванов, пытались в полёте что-то доложить! А откуда тогда Иванов знает, что пропала связь, если никто из экипажа ничего не докладывал? А почему не пытались ничего докладывать? Ведь тряска самолёта (при работоспособных движениях) и взрыв – это повод к тому, чтобы на земле об этом знали! Чтобы были готовы оказать помощь!

**Не докладывали – потому, что ничего такого в полёте не произошло!**

А валёжка? **Да экипаж тупо превысил ограничения Су-24 по скорости!** Отсюда и неуправляемое кренение! Почему не доложили? Когда вообще лётчики не докладывают о чём-то необычном? Когда сами и виноваты в случившемся!

**Потому-то в нашем случае пилоты и не доложили ничего, потому что это их ошибка, которую они пытались исправить!**

Но высоты уже нет! А чтобы все запутались, Иванов сюда приплёл тряску и взрыв!

«Почему не доложили?» — «Да я ж говорю: связь пропала!»

А дальше – больше!

Итак, произошла катастрофа...

Ох, как неприятно пахнет от всей этой истории!

Давайте ещё раз перечитаем, что нам повествует спасшийся на парашюте и выживший штурман:

«Владимир перенёс правую руку с ручки управления самолётом на ручки катапультирования, показывая тем самым мне:

“Делай, как я!”»... А почему командир **ПОКАЗЫВАЛ** “Делай, как я!”, а не дал команду на покидание по СПУ? Всё сказанное экипажем друг другу обязательно будет записано бортовым магнитофоном! А если штурман не смотрит на КВС, а отвлечён на считывание показаний приборов, к примеру, или осматривает кабину в поисках источника пожара? Как тогда? А.М. Иванов что, вообще не катапультировался бы? Почему штурман нам вещает, что лётчик

**ПОКАЗАЛ**

, что надо катапультироваться?

**Да потому что знает: на магнитофоне такой команды не отыщут – лётчик её не подавал!**

«Я выдернул ручки катапульты, но кресло не пошло, кабина в это время наполнилась дымом, начался пожар...» А с чего начался пожар? С того, что штурман выдернул ручки катапульты?

**Враньё**

**чистой воды – в кабине Су-24 нечему гореть!**

А вот дымом кабина наполниться могла! (Я катапультировался, я знаю!) От чего? От сработавшей взрывчатки в пиропатронах плечевого притяга, сброса фонаря, ограничителей разбросов рук, боуденов снятия ног с педальей самолёта. (Это и отложилось в памяти штурмана!)

**Но пожар??!!! Откуда?**

Читаем внимательно дальше, что отписывает нам этот сказочник!

«Мне удалось сбросить вручную фонарь кабины, катапультироваться и нормально приземлиться...» Стоп! **Почему не произошло катапультирование штурмана от рукояток выстрела?**

Он пишет, что ему пришлось сбрасывать фонарь вручную, т.е. от рукоятки аварийного сброса фонаря. И, выходит, лишь потом катапультировался?

**А почему до сброса фонаря система не отработала штатно, а после сброса – штатно отработала?**

В пиромеханизме выстрела кресла есть воздушная чека, которая уходит вместе с фонарём и снимает первую степень предохранения! Это дополнительная страховка, чтобы основной пиропатрон и пороховые ускорители кресла не сработали на земле от случайного воздействия. Но воздушная чека не препятствует началу работы системы спасения. А система, по словам штурмана, от рукояток катапультирования не сработала! Иванов благополучно катапультировался лишь после автономного сброса фонаря! А как? Штурман повторно тянул те же рукоятки катапультирования? Но он ничего такого не вспоминает!

**Что за чушь?**

**Да то, что от рукояток выстрела кабина сразу наполнилась дымом сработанных пиропатронов свидетельствует о том, что система с самого начала была приведена в действие! Она начала работать, как положено, и процесс катапультирования пошёл! Это то, о чём Иванов умалчивает, придумывая аварийный сброс фонаря кабины! Не может система начать повторно работать от ещё одного вытяга рукояток катапультирования! Потому как там пиропатроны срабатывают одни за другими в очереди! Это всё равно, что пытаться зажечь спичку, от которой вы только что прикурили, повторно чиркая о коробок! Про отказ системы выстрела штурман нагло лжёт!**

И почему Иванов после своего героического спасения рассказывает, что он перед оставлением бомбардировщика видел пожар в кабине, но ничего не сообщает, что делал в те мгновения командир экипажа Владимир Кречетов? Его как бы нет! Хотя, по словам Иванова, тот брался за ручки катапульты (“Делай, как я!”) и должен был покинуть самолёт первым! Но КВС его так и не оставил! Командир погиб вместе с кораблём!

**Странно всё это!**

Что за этим может стоять?



### **Наша версия**

Штурман А. Иванов катапультировался без всякой команды командира экипажа. Вот почему команда и не прописана на магнитофоне! Поэтому штурманец так драматически и описывает, как у него поначалу отказала катапульта, но он, выполняя команду КВС, якобы поданную жестом, всё-таки прыгнул! (Подтекст тут такой: «Я был ещё пару секунд в кабине! Я боролся, я – боец!»)

**На самом деле это ещё и заюлка на то, что раз отказала катапульта у меня, могла отказать и у Кречетова! Вот, ребята, отчего он не выжил! Но я действовал энергично, а он растерялся!**

Если эта версия верна, то становится понятным, почему не катапультировался КВС Владимир Кречетов и погиб – катапультирование члена экипажа для него было неожиданным, он мог в ту секунду наклониться к приборной доске в сторону штурмана. А тут выстрел катапульти! В этом случае не исключено, что Владимир был просто травмирован и получил ранения глаз и лица от продуктов выстрела кресла штурмана и разлетающегося шарикового замка в месте крепления катапульти в момент выхода сидения на улицу! (В те годы на первых Су-24 не было системы централизованного катапультирования обоих членов экипажа.)

Вот почему А. Иванов так картинно описывает, как всё отыскивал в воздухе спускающегося на парашюте Кречетова (или уже приземлившегося)... А его не могло быть под стропами парашюта – он был без сознания и доживал свои последние секунды в падающем неуправляемом самолёте...

**Фильм «Неподсуден» видели? Это тот же вариант... Вторая серия...**

Владимир Анфимьевич Кречетов (р. 1934) жил в городе Жуковский Московской области.

Похоронен на Быковском кладбище, где упокоены многие лётчики-испытатели...

**И, в отличие от сюжета фильма «Неподсуден», уже никогда не уличит в трусости и лжи своего штурмана А. Иванова...**