



□□□□ 19 сентября 1966 года в испытательном центре аэродрома Ахтубинска произошло тяжёлое лётное происшествие.

□□□□□ По заданию проводились испытания автопилота сверхзвукового бомбардировщика Ту-22. Целью полёта было «выяснить, как будет срабатывать система автоматического управления самолётом (автопилот) при всякого рода внешних возмущениях и как при этом поведёт себя самолёт».

Юрий Фёдоров

«НЕПОДСУДЕН-3»

Известно, что всякие внешние возмущения являются случайными. Чтобы не зависеть от этих случайностей, которых, кстати, может и не возникнуть в очередном полёте, самолёт оборудовали специальными устройствами, позволяющими создать те или иные «случайные» возмущения по воле экипажа. На различных высотах и скоростях экипаж будет вводить их, а автопилот должен будет своевременно и аккуратно их «исправлять».

Экипаж корабля □ Командир экипажа – лётчик-испытатель полковник Владимир Фролович Черно-Иванов;

□ Штурман корабля – штурман-испытатель 1го класса полковник Виталий Иванович Царегородцев;

□ Бортрадист-оператор – старший воздушный стрелок-радист-испытатель 2го Управления ГНИКИ ВВС майор Алексей Яковлевич Лузанов.

Катастрофа Первую часть задания – на больших высотах – экипаж успешно выполнил. Замечаний по работе аппаратуры и автопилота не было. Оставшуюся вторую часть нужно было выполнять на малой высоте. При этом самолёт уходил из зоны

радиовидимости. Дальше изложение случившегося идёт после рассказа штурмана В.И. Царегородцева.

Доложив об обстановке на борту руководителю полётов и получив разрешение на снижение, командир экипажа убрал обороты двигателей, и самолёт начал быстро снижаться.

— Фролыч, разворачивай до курса двести сорок градусов. Будем помаленьку подходить к аэродрому, а то, видишь, солнышко, как покатило к горизонту. Надо быть дома до его захода.

— Понял. Сейчас проверим отказ на малой высоте – и домой...

— Есть режим? — спросил штурман.

— Подожди минутку, сейчас установится. Скорость и высота заданные, включай «отказ», — спокойно скомандовал командир.

— Внимание, включаю «отказ» на кабрирование, — доложил Виталий Иванович.

— Лёша, включай приборы и контрольно-записывающую аппаратуру!

— Понял, включил, — коротко ответил радист.

Штурман почти автоматически включил соответствующий тумблер и доложил:

— Включил «отказ».

Сразу после включения «отказа» Владимир Фролович почувствовал, что новый режим проходит значительно быстрее, резче и, как ему показалось, с неестественно нарастающей вибрацией самолёта. Горизонт уже остался далеко внизу, а автопилот все ещё бездействовал – самолёт очень быстро продолжал поднимать нос. Перед взором командира оказались далёкое-далёкое серо-голубое небо да разбросанные по нему замысловатые шапки кучевых облаков. Положение самолёта стало далеко необычным. Такого ещё не было. Да и не должно было быть. Большой опыт лётной и лётно-испытательной работы дал ему возможность мгновенно оценить обстановку и принять единственно правильное решение – надо немедленно выключить несработавший автопилот и введённый «отказ». Но он не успел ещё этого сделать, как самолёт очень резко вдруг начал опускать нос, а вибрация стала невыносимой.

— Вык-к-л-ючи «от-каз»! — едва выдавил Владимир Фролович.

Штурман и сам уже понял, но дотянуться до щитка, где размещён оказавшийся теперь жизненно важным выключатель, стало почти невозможно.

И всё же Виталий Иванович, превозмогая боль от ударов о различные детали кабины, изловчившись, выключил его. Самолёт теперь уже не просто трясло, его бросало из стороны в сторону. Знакопеременные перегрузки с колоссальной силой то вдавливали, то вырывали из кресел всех членов этого мужественного экипажа. На штурмана и радиста начали лететь срывающиеся со своих мест блоки многочисленной радиоэлектронной аппаратуры.

В кабине стоял такой грохот, будто на переднем крае обороны в период артиллерийской подготовки. Молниеносно оценив обстановку, Владимир Фролович как настоящий командир в первую очередь подумал об экипаже.

Теперь дорога была каждая доля секунды. Именно доля! Секунда сейчас – это очень много. Это вечность. Самолёт продолжал бесноваться и грохотать, и Владимир Фролович принял твёрдое решение катапультировать экипаж:

— Виталий, Лёша, катапультируйтесь!

В это же мгновение Виталий Иванович увидел яркую, огненную, сопровождаемую страшным треском вспышку. И связь с командиром оборвалась.

Штурман, теряя сознание, всё же услышал приказ командира и, преодолевая боль и тряску самолёта, попытался перевести рычаг сброса входного люка в положение «сброс», но в данной обстановке «поймать» его было невообразимо трудно. Тряска, грохот, удары различных сорвавшихся деталей самолёта окончательно вывели его из строя, он так и не понял – удалось ли ему «поймать» рычаг и перевести его в положение «сброс».

Он пришёл в себя уже в воздухе. Открыв глаза, увидел стремительно набегавшую на него землю и летевшие мимо какие-то предметы. Он практически был в бессознательном состоянии. На какое-то мгновение, придя в чувство, он ужаснулся: земля уже совсем близко, а парашют так долго не раскрывается! Где же он? И в это мгновение сильный рывок уведомил его, что парашют на месте и своевременно сработал, и что ему теперь надо проявить всё своё умение, чтобы благополучно приземлиться. Но как он оказался под куполом парашюта? Он ведь слышал команду своего друга – катапультироваться! Но сам-то он ничего не смог предпринять. Кто ему помог катапультироваться? Что стало с командиром?

А командир в это время всё ещё оставался в самолёте. Ответов на свою команду «катапультироваться» он не слышал. Но ворвавшийся воздушный поток подсказал ему – команда его выполнена. Самолёт был уже неуправляем. Владимир Фролович понял, что сделал всё возможное для спасения друзей и теперь имеет полное право покинуть самолёт сам. Он нажал рычаг катапультирования. Хлопок, сброс входного люка, и командир выброшен из разрушающегося самолёта... Но, ожидая ответа от штурмана и радиста, он потерял несколько важных секунд. И их-то ему теперь и не хватило. Земля оказалась слишком близко, ему высоты для раскрытия парашюта не хватило.







~~Имя (667-6666) Фамилия (777-7777) Номер полета (888-8888) Дата вылета (999-9999)~~
~~✎~~

