



□□□□ Катастрофа самолёта «105А» (Ту-22). При выполнении программы испытаний погиб почти весь экипаж корабля. Это была первая катастрофа самолёта Ту-22, который 7 сентября 1959 года впервые поднял в небо именно этот состав экипажа, где КВС был лётчик-испытатель 1го класса подполковник Алашеев Юрий Тимофеевич (р. 1923).

□□□□ В седьмом испытательном полёте, основной целью которого была проверка поведения самолёта на сверхзвуковых скоростях, соответствующих $M=1,1-1,15$, самолёт «105А» потерпел катастрофу. **Ход полёта и развитие катастрофической ситуации на борту можно проследить по воспоминаниям единственного спасшегося члена экипажа К.А. Щербакова.**

Юрий Фёдоров

— «НЕПОДСУДЕН-4»

21 декабря 1959 года экипаж в составе Ю.Т. Алашеева (КВС), И.В. Гавриленко (штурман-испытатель) и К.А. Щербакова (бортоператор-испытатель) на самолёте «105А» в 11 час. 38 мин. взлетел с аэродрома ЛИИ (г. Жуковский) в сторону Пензы с заданием включить форсаж двигателей на высоте 7000 м и выйти на высоту 10.000 м. Далее необходимо было выполнить площадки при значениях приборной скорости в диапазоне 650-900 км/ч, с дачей руля направления и перекладкой горизонтального оперения на площадках на высотах 10.000, 8.000, 6.000, 4.000 и 2.000 метров, при перегрузках в пределах 0,5-1,5 ед.

На высоте 7000 м им на встречных курсах ниже пролетел опытный Ту-107, так же проходивший испытания по своим программам.

— «107-я», экипаж «105-ой», — поприветствовал его, покачав крыльями, командир экипажа.

В 11 час. 50 мин. экипаж перешёл на связь с командным пунктом ВВС Московского ВО. Выйдя в зону выполнения задания, на 7000 м, включили форсаж и поднялись на 10.000 м, где выполнили первую пробную площадку, затем – спуск на 7000 м, так как при наборе вышли за $M=1$ (??) и повторный выход на 10.000 м с форсажем, затем повторная

площадка на истинной скорости 950 км/ч с фотографированием с помощью кабиной фотоустановки индикаторов штатных приборов и экспериментального оборудования.

Вдруг раздался какой-то хлопок, самолёт весь задрожал с частотой 4-5 колебаний в секунду и начал заваливаться на нос с одновременным креном вправо.

— Юра, что это? Помпаж? — трижды спросил штурман И.В. Гавриленко.

Ю.Т. Алашеев молчал.

— Юра, крен! Юра, крен!! — закричал Гавриленко.

Самолёт шёл к земле, медленно поворачиваясь вокруг продольной оси и набирая скорость на пикировании.

— Приготовиться к катапультированию! — приказал Алашеев.

Бортоператор Щербаков сбросил аварийный люк и начал ждать команду на покидание самолёта. Через минуту, когда он увидел, что из-под него уходит пол, а самолёт идёт почти вертикально, Щербаков катапультировался (потом было установлено, что он покинул самолёт на скорости 1380 км/ч). Воздушным потоком сильно пригнуло голову, сорвало защитное стекло со шлема. Кресло падало спинкой вниз. Сработал автомат отделения кресла, привязные ремни расстегнулись, а кресло не отделилось. Щербаков пытался оттолкнуть его ногой, сиденье как приклеилось, а высоты до земли оставалось все меньше и меньше. Он со всей силы толкнул сиденье плечом (плечом? Это как?) и оно мгновенно отделилось и ушло. Дёрнул за вытяжное кольцо парашюта – купол парашюта наполнился. Приземлился на дерево, сильно ударившись о него.

С помощью местного жителя, молодого деревенского парня, снял с дерева парашют. Щербаков спросил у парня:

— Не видели ли ещё кого?

Тот ответил:

— Нет. Был сильный взрыв.

Щербаков, когда опускался, взрыва не слышал, но видел, как в воздухе летят, поблёскивая, какие-то лепестки (это были фрагменты разодранного самолёта «105А»), а из леса поднимается сизый дым. При катапультировании на сверхзвуковой скорости, величина которой значительно превышала допустимую скорость покидания самолёта, Щербакова спасло то, что его кресло выходило из самолёта вниз спиной, что защищало Щербакова от скоростного потока, кроме того, самолёт уже шёл к земле под большим углом, почти вертикально.

Штурман Гавриленко покидал машину первым, лицом по потоку, практически не защищённый от скоростного потока, и был им просто разорван. Алашеев остался на борту и до конца пытался спасти (??) опытный самолёт, не покинув его до трагической развязки.

Катастрофа произошла в лесном массиве в стороне от участка дороги Рязань – Сасово, поэтому аварийная команда из Жуковского ЛИ и ДБ, вылетевшая из Жуковского, добралась до места падения самолёта только на вторые сутки. На месте катастрофы они увидели воронку от взрыва глубиной 7-8 м и диаметром 25-26 м. Две недели специалисты изучали все внешние признаки катастрофы, тщательно собирали элементы конструкции самолёта. Сложность сбора информации о катастрофе усугублялась морозами, перемежавшимися оттепелью и сильными снегопадами: свежий снег беспощадно скрыл от аварийной команды многие детали конструкции самолёта. Кроме того, местные жители, действуя по принципу «вещь железная, в хозяйстве

пригодится», в первые сутки после катастрофы подобрали большое количество деталей, и их пришлось выкупать за небольшие деньги. В ходе поисков нашли и куски парашюта Ю.Т. Алашеева. (Так, он же самолёт не покидал!!)

В официальном заключении по катастрофе её причиной было названо разрушение горизонтального оперения в результате повышенных вибраций (флаттер). Однако ОКБ А.Н. Туполева и ЦАГИ после катастрофы всё же решили провести ревизию прочности конструкции самолёта «105А». Она была значительно усилена, проведены доработки с целью исключения появления повышенных вибраций на расчётных режимах полёта и т.д.

Указом ВС СССР от 5 мая 1960 года подполковнику Ю.Т. Алашееву было присвоено звание Героя Советского Союза (посмертно).



Позвольте оччень едкий комментарий!!

Начнём с того, что задание, описанное журналистами в преамбуле, почему-то здорово отличается от значений скоростей, о которых рассказывает выживший в той катастрофе бортоператор Щербаков. В описании ЛП говорится, что «основной целью полёта была проверка поведения самолёта на сверхзвуковых скоростях, соответствующих $M=1,1-1,15$ ». А Щербаков повествует, что им предписывалось «выполнить площадки при значениях приборной скорости в диапазоне 650-900 километров в час». Именно в этом

диапазоне следовало проверить самолёт на управляемость, путём отклонения рулей направления (путевая и поперечная управляемости) и высоты (вертикальная управляемость). А сверхзвук начинается со скоростей около 1100 км/ч! Где же правда?

Думаю, что надо поверить рассказу Щербакова хотя бы потому, что им сообщается множество мелких деталей с указанием конкретных параметров (чего враль брать с потолка не станет) – раз; и по той простой причине, что в 1959 году сверхзвуковую скорость можно было разгонять на высотах выше 10.000 метров, а никак не на этой высоте (должен быть запас на непредвиденное) – два. Следовательно, журналюги в описании катастрофы в задание проставили скорость, которую экипаж достиг из-за своей оплошности – чтобы внимательный читатель не задавал глупых вопросов и для героизации погибших испытателей.

Давайте разбираться! Итак!..

А причём здесь помпаж? Экипаж что, определял начало помпажа не по приборам контроля работы двигателей, а на слух?? Судя по всему, да! В показаниях выжившего члена экипажа бортоператора Щербакова о параметрах работы одного из движков, на котором якобы случился помпаж, не говорится ни слова! Щербаков лишь вспоминает, что только сбросил крышку и ждал команду на катапультирование, которой почему-то не последовало.

Флаттер и разрушение стабилизатора? Ну, допустим! **Но в этом случае самолёт становится неуправляемым! Почему тогда КВС не подал команду экипажу катапультироваться? Чего он ждал?**

Штурман неоднократно напоминает о крене, но КВС не проронил в ответ ни слова, что говорит о том, что кренение лётчик устранить пытается, но не может. Борт будто бы уже несётся к земле, а решения командира корабля на покидание экипажем гибнущего «Ту» нет!

Из рассказа понятно одно: Щербаков катапультировался без всякой команды! Правильно он это сделал или нет? Ответ на этот вопрос зависит от того, что у них случилось в воздухе!..

Так, что там, в полёте произошло на самом деле?

Первый раз экипаж с 7.000, на форсажах набирая высоту 10.000 метров, превысил скорость и она оказалась сверхзвуковой!

Да вдумаемся, что нам повествуют! Экипаж не справился с управлением самолёта и в наборе высоты (в наборе! Даже не на снижении, где градиент прирастания скорости будет выше! **В наборе!!! Вы понимаете??!!!!**)

упустил контроль за скоростью полёта, и на пару сотен километров в час превысил её!

Что здесь сложного – набирая высоту, выдержать заданную скорость?? Скоростёнка растёт быстрее – перевёл самолёт с бóльшим углом!! И всё! Да это элементарно даже для курсантов-желторотиков, которые только-только становятся на крыло! Не понимаю!

Экипаж, желая выдержать заданные параметры, предпринимает вторую попытку! (Если бы в задании на полёт была сверхзвуковая скорость с числами

Маха 1-1,15, с какого бодуна следовало делать вторую попытку?!) Они снова снижаются на 7.000 метров и повторяют набор до 10.000...

И что они получили при этом? Сверхзвуковую скорость, причём гораздо выше, чем

ограничения самолёта... Появляется неуправляемое кренение с затягиванием в пикирование... Ну и всё ясно! Очень похоже, что лётчик-испытатель 1го класса Юрий Алашеев снова не справился с сохранением определённой заданием скорости и **в полёте превысил ограничения бомбардировщика** по этому параметру! Вот такие это были «умельцы» пилоты-испытатели!

Да ничего другого на ум не напрашивается! И, как и в других случаях, уже описанных здесь неоднократно, началась неуправляемая аэродинамическая «валёжка» самолёта с последующим затягиванием в пикирование, ростом скорости (форсажи не исключены!) и разрушением конструкции Ту-22! Вот почему КВС Алашеев и не отвечал штурману на команды о крене – он пытался исправить свою ошибку, за которую придётся держать ответ, не думая, что ему как раз отвечать уже и не придётся... А ведь пилоту только и надо было, что немедленно отключить форсажи, убрать обороты движков на малый газ, выпустить тормозные щитки, уменьшить скорость – и произвольное кренение (неуправляемая «валёжка») прекратится само собой! А после этого убрать крен до нуля и лишь затем выводить из пикирования! Высоты в 10 километров вполне хватит для исправления этой ошибки! Увеличить обороты двигателям для горизонтального полёта, перевести дух, прекратить задание и вернуться на аэродром! Конечно же, лётчик не доложит руководству ОКБ, что не справился с управлением корабля... Но, по крайней мере, все бы были живы, а опытный экземпляр самолёта был бы сохранён...

Подавал ли КВС команду изготавится к покиданию? Вряд ли! Потому как приказ на катапультирование он, даже по рассказам чудом выжившего Щербакова, экипажу так и не подал! Бортоператор покинул гибнущий самолёт без всякой команды! Так же, как и штурман корабля...

Фильм «Неподсуден» видели? Первые три серии мы уже здесь разбирали!
Это четвёртая!