

Катастрофа командира отряда майора Петрушина В.П. в Кабуле 7.01.1980 г.

(Из воспоминаний военного летчика Алешина В.Н.)

7 января 1980 года. Это был черный день для нашего полка. Ведь полк до этого дня 30 лет летал без катастроф.

Ночью того же числа из-за ошибки в технике пилотирования на посадке в Кызыл-Арвате произошла поломка шасси в экипаже гв.майора Кубасова Ю.М. (к-счастью, без жертв). А днём....

Теперь по существу. Не берусь утверждать описанное ниже, как истину в первой инстанции, но написал только то, что слышал сам от членов экипажа, а также на доведении материалов расследования катастрофы.

Все материалы объективного контроля сохранились, а главное, свидетели есть. Вывод комиссии по расследованию катастрофы: виноват командир отряда майор Петрушин Валерий Петрович, который принял неграмотное решение на выполнение посадки в данной ситуации. Были допущены ошибки и другими членами экипажа.

Заход выполнялся, как сейчас говорят, с максимальным градиентом снижения. Торец ВПП самолет прошел на высоте 4-5 м на повышенной скорости. Штурман и экипаж уговаривали его уйти на второй круг, но он к советам не прислушался и произвел посадку. В условиях равнины такая ошибка, вероятно, не привела бы к трагедии, но в условиях высокогорья они были обречены.

Посадка была произведена с перелетом 1200 м (тогда ВПП была 2800м), на повышенной скорости. Самолет выкатился за ВПП и столкнулся с препятствием.

По моим данным после выкатывания за ВПП он задел какую-то машину, а потом врезался в БТР охранения, кабину штурмана смяло в лепешку.

Во время расследования его попытки свалить все на штурмана нас просто возмутили.

Петрушин в нашем полку появился месяца за три до катастрофы (из Кривого Рога). Он нам сразу показался товарищем излишне самонадеянным, хотя достаточного опыта еще не имел, на должность был назначен недавно. В остальном производил приятное впечатление, быстро влился в коллектив. После катастрофы его сразу перевели куда-то.

Экипаж был 7 человек.

Пострадали: штурман отряда гв.старший лейтенант Ткач (погиб, не успел выбежать, вернее, выбежал, но при резком торможении его опять в штурманскую кабину бросило), борттехник ударился головой, потерял сознание, но все обошлось, потом летал, командир сломал ногу (перелом несложный, вскоре уже ходил), остальные отделались ушибами.

Штурман отряда Миша Ткач был моим другом, хотя он другом был, наверное, всем: добрейшей души был человек.

Также хочется довести мнение командира полка Павленко Анатолия Ивановича, профессионала по части безопасности полетов.

«...А теперь по АП (авиационному происшествию) 07.01.1980 г.

Причины, которые указывает В.Н.Алешин: "из-за ошибки лётчика" или как указали на схеме 180x220 "ошибки в технике пилотирования майора Петрушина, явившиеся следствием его плохой подготовки, зазнайства и слабой морально-психологической подготовки, чему способствовали неучет неустойчивой техники пилотирования летчика и поверхностная подготовка к полету", считаю неверными.

В условиях высокого эмоционального напряжения при заходе на посадку ошибок в экипаже было допущено много:

- ПКК не включал секундомер, полностью полагаясь на штурмана, поэтому всё время спрашивали "когда пройдем привод КБ", в итоге отвернули на расчётный угол не дойдя примерно минуту;

- КК не смог погасить образовавшийся излишек высоты, а увеличение вертикальной скорости снижения привело к повышенной скорости и невозможности довыпустить закрылки на 35°, он никогда не нарушал ИЛЭ (инструкцию по летной эксплуатации) и не убирал РУД за проходную, как мы делали при необходимости (хорошо это или плохо - каждый оценит сам), довыпуск произведён, когда позволила скорость - на высоте 100м и скорости 305км/ч;

- КК не принял решение на повторный заход, потому что считал ВПП длиной 2800 м большой и об этом он говорил на предложения уйти на второй круг, а на высоте 1790м (над уровнем моря) эта длина меньше, чем 2400 м в нормальных условиях;

- ПКК, пытаясь подтолкнуть КК к уходу, перед ВПП увеличил режим двигателей до 38° по УПРТ, а надо было до взлётного или лучше вообще не трогать;

- опытный, уважаемый борттехник не заметил увеличения режима двигателей и не доложил, очевидно, наблюдая за посадкой, а не за работой двигателей;

- КК, выполняя посадку самолёта с массой более 54т и повышенной скоростью, действовал по ИЛЭ и не убрал после выравнивания РУД внутренних за проходную.

ВЫВОД: много ошибок указывают на недостаточную подготовку экипажа к таким полётам, а это уже недостатки в боевой подготовке в полку и в ВТА, а не "зазнайство" и другие обвинения командира.

Поэтому я сознаю и свою ответственность за это АП.

К сожалению, раньше было распространённое явление - обвинить экипаж во всех грехах, наказать и доложить о выполненной "профилактической работе". Что и сделала комиссия по расследованию АП. Считаю это несправедливым.»

(Рассказ очевидца этой катастрофы можно прочесть в повести Александра Колотило «Афганистан идет за нами вслед...»)