

КАТАСТРОФА Матицина А.М. (16.09.1983)

(воспоминания подполковника Алёшина В.Н.)

16 сентября 1983 года на аэродроме Шинданд при выполнении почтового рейса по Афганистану потерпел катастрофу самолет Ан-12БП, пилотируемый командиром корабля, военным летчиком 1 класса гв.капитаном Матициным Анатолием Михайловичем. Самолет приземлился в пределах 500 метровой полосы точного приземления. После приземления, в результате потери управляемости самолет начал уклоняться влево, сошел с ВПП, и на удалении 1050 метров от начала ВПП столкнулся с вертолетом Ми-6. При столкновении произошел взрыв и возгорание керосина в топливных баках. Самолет и вертолет полностью сгорели. Погибло 6 человек экипажа и 4 пассажира: командир корабля гв.капитан Матицин Анатолий Михайлович, помощник командира корабля гв.лейтенант Резаев Александр Юрьевич, штурман корабля гв.старший лейтенант Семененко Александр Иванович, старший бортовой техник гв.старший лейтенант Убоженко Владимир Михайлович, бортовой техник по АДО гв.старший лейтенант Алешин Николай Анатольевич, бортрадист гв.прапорщик Хаббатулин Растым Казымович, офицер по боевому управлению авиацией старший лейтенант Батурин Александр Васильевич, начальник слесарно-механической группы отдельной вертолетной эскадрильи капитан Землянский Павел Максимович (еще о двух пассажирах данных нет).

Старший воздушный радист гв.прапорщик Земсков Виктор, находившийся в кормовой кабине остался жив.

За мужество и отвагу члены экипажа и пассажиры награждены орденом Красной Звезды (посмертно). В. Земсков награжден медалью «За Отвагу»

Думаю, есть смысл уточнить подробности, так как был свидетелем некоторых предшествующих и последующих событий этой трагедии.

Хорошо знал весь экипаж - прекрасные были ребята. Убоженко В.М. и Алёшин Н.А. были по штату в моем экипаже, должны были лететь со мной на Мадагаскар, но накануне самолет поставили на предварительную подготовку, а я выполнял рейсы за речку с другим экипажем.

В тот день экипаж Матицина пошел почтовым "по большому кругу". Это был, кажется, третий самостоятельный полет Матицина за бугор. Были простые метеоусловия, если не считать жары.

Относительно обстрела самолета на посадке могу сказать - это официальная версия. "Обстрел" устраивал на следующий день мой стрелок Алексей Легоньков, который прибыл туда вместе с комиссией по расследованию. По указанию руководителя (не буду называть фамилию генерала) на единственной уцелевшей панели от двигателя, которая отлетела во время удара, были пробиты отверстия якобы от пуль, сфотографировано, и катастрофу списали на боевые потери.

В Афганистане такое практиковалось и не только в авиации. Людей не вернешь, а невинные могли пострадать ни за что (это тоже практиковалось).

Обвинять же Матицина тоже было бы подло, поскольку ситуация развивалась очень быстро, и никто не может сказать: мог ли он предотвратить трагедию.

Через пару дней я выполнял посадку в Шинданде, говорил с очевидцами, осматривал след от самолета, он был еще достаточно четкий.

Итак, вывод, который я сделал для себя по следу: самолет выполнил нормальный заход и снижение, произвел нормальную посадку на основные стойки шасси примерно 350-400 м от начала ВПП, после посадки и опускания передней стойки самолет резко потащило влево (причем, не сразу, а через несколько метров). Командир парировал отклонение разворотом передней стойки в противоположную сторону (след был достаточно четкий, ошибиться трудно) и торможением обеих стоек шасси. Несмотря на это самолет продолжало боком тащить с полосы. После схода с полосы след от всех стоек параллельный до самого столкновения, периодически виден след от торможения (видимо, срабатывал автомат юза), следов экстренного торможения не наблюдалось, хотя по такому грунту и оно бы, наверное, не спасло (самолет был загружен по максимуму, в кабине расчета было 3 пассажира), следов торможения одной тележкой шасси также не было видно.

При столкновении произошел взрыв, самолет и вертолет охватило пламя. Воздушный стрелок Земсков открыл люк в грузовую кабину, там все горело, тогда он открыл нижний люк и спрыгнул вниз. Он был в шоке и продолжал сидеть под хвостовым оперением. К нему подбежал солдат с вертолета и едва оттащил его в сторону, хвост рухнул и сгорел (со слов солдата и самого Земскова).

Солдат, кстати, спал в том самом вертолете, проснулся, по его словам, от неприятного предчувствия, когда вышел из вертолета увидел несущийся на него самолет, едва успел отбежать.

Члены экипажа самолета АН-12 194 гв втап, погибшие 16.09.1983 года на аэр. Шиндант в Афганистане



Ком. корабля гв. капитан
Матицин Александр Михайлович
06.09.1954 года рождения



Штурман корабля гв. старший лейтенант
Семененко Александр Иванович
01.07.1954 года рождения



Помощник командира корабля гв. лейтенант
Рызаев Александр Юрьевич
17.10.1958 года рождения



Старший бортовой техник гв. старший лейтенант
Убоженко Владимир Михайлович
24.02.1958 года рождения



Бортовой техник по АДО гв. старший лейтенант
Алешин Николай Анатольевич
04.01.1956 года рождения



Старший воздушный радист гв. прапорщик
Хаббатуллин Растым Кожымович
22.02.1955 года рождения

Теперь позвольте информацию от себя, так как на этом самолете ранее приходилось летать, и я попадал на нем в аналогичную ситуацию при посадке в Туле "черным тюльпаном".

После нормальной посадки на бетонную полосу и снятия винтов с упора самолет неожиданно поволокло в сторону, отклонения рулей и торможения правой стойкой шасси не хватало, на краю полосы разворачивающий момент так же быстро исчез и самолет стал слушаться рулей. По прилету на базу тех-состав довольно долго гонял двигатели, но ничего подозрительного обнаружить не удалось. Опытным пилотам АН-12, думаю, объяснять не надо. Такой разворачивающий момент возникает из-за неравномерной разгрузки винтов на посадке, причем при стандартных условиях этот процесс скоротечен, и летчику хватает рулей и времени на него отреагировать. На высокогорном аэродроме при возникновении неравномерной разгрузки винтов процесс растягивается, а эффективность рулей гораздо хуже. На высокогорном аэродроме Асмара в Эфиопии на посадке на "нормальном самолете", на котором я отлетал довольно долго, разворачивающий момент сохранялся несколько секунд, и мы даже слегка зацепили БПБ. Рулей и притормаживания одной педалью также не хватало.

Я рассказал, что слышал от очевидцев, и, что знаю из собственного опыта, а Вы делайте выводы.

Члены экипажа похоронены:

Матицин А.М. – с. Заречное Балашовского района, Саратовской области (Россия);

Резаев А.Ю. – п. Таваксай, Бостанлыкского района, Ташкентской области (Узбекистан);

Семененко А.И. – г. Ялта Крымской области (Украина);

Алешин Н.А. – г. Фергана (Узбекистан). В родном селе Трубниково, Тамбовской области, установлен памятник, привезена земля с места захоронения.

Убоженко В.М. – г. Ахтырка Сумской области (Украина);

Хаббатулин Р.К. – г. Бугуруслан Оренбургской области (Россия).

Пассажиры:



Батурин Александр Васильевич, старший лейтенант, родился 09.08.1957 в г. Алейск Алтайского края. Русский. В ВС СССР с 03.08.1975. Окончил Ворошиловградское ВВАУШ. В Афганистане с августа 1981г.

Похоронен в г. Алейск (Россия).



Землянский Павел Максимович, капитан, родился 08.08.1939 г. в с. Нижне-Павловка Оренбургского р-на Оренбургской обл.

Русский. В ВС СССР с 15.10.1958. Закончил экстерном Иркутское авиационное техническое училище. В Афганистане с декабря 1982. Похоронен на Южном кладбище г. Выборг Ленинградской области (Россия).

Уцелевший в катастрофе Земсков Виктор, старший воздушный стрелок, прапорщик запаса проживает в Краснодарском крае.

