

Последний полет молодых пилотов

Четверг, 2 марта 1989 года, 12 часов 43 минуты. Молодой пилот Анатолий Зиголенко восьмой раз садится в самолет МИГ-25РУ, занимая место во второй кабине. В первой кабине – Виктор Гриник, его наставник, опытный пилот и командир звена 3-й авиаэскадрильи. Это их последний полет. Вскоре они оба погибнут на поле в Старом Отоке.

Через 22 года после трагедии возникла новая гипотеза относительно причин случившегося.

22-летний Анатолий и 32-летний Виктор взлетели с аэродрома в Скарбмеже, это должен был быть тренировочный полет на МИГ-25РУ с бортовым номером 62. Погода была хорошей и ничего не предвещало беды.

Роберт Хес из Ельча-Ласковиц уже несколько месяцев посвящает каждую свободную минуту, чтобы узнать, как случилась трагедия и какими были последние мгновения полета. Он развесил в Олаве и окрестностях объявления с просьбой о помощи – разыскиваю тех, кто видел эту трагедию и видел самолет в последние секунды полета. Здесь имеет значение мельчайшая деталь...

Помнят...

Несколько недель никто не отзывался и Роберт потихоньку начал терять надежду. Встретиться с первым свидетелем помог Ян – страстный любитель истории, который нашел призыв на одном из форумов. Он знал, что в многоэтажке на улице Хробрего живет Юзеф, видевший как разбился МИГ на поле. Он посетил свидетеля и записал его воспоминания, которые выслал Роберту.

- Самолет летел со стороны города почти над многоэтажкой с трудом сохраняя курс, задняя часть машины раскачивалась в горизонтальной плоскости влево и вправо. Прямо над землей самолет сделал легкий разворот влево и упал, исчезнув в клубах огня и черного дыма – вспоминал Юзеф. Он сразу же помчался на велосипеде на место трагедии. На поле горели разбросанные останки машины, на кустах висел парашют, а рядом лежал пилот.



- Он лежал лицом вниз, весь измазанный сажей и, казалось, живой. Я обратился к нему, но он не отзывался – вспоминал Юзеф. В нескольких десятках метров поодаль лежал второй пилот еще пристегнутый к креслу увязшему в земле – он был мертв. Приехала скорая помощь и милиция...

Спустя полчаса прилетел советский вертолет, солдаты оцепили территорию, техники собирали части самолета.

Через некоторое время отзывались очередные свидетели.

Кжиштоф сказал, что его брат делал 2 марта покупки и видел как МИГ пролетал над многоэтажкой в районе автовокзала. Он подтвердил, что самолет летел необычно низко и было видно, что пилот борется с машиной.

На объявление наклеенное среди плакатов избирательной кампании наткнулся и Адам, которому в 1989 году было 16 лет и который в тот день с друзьями проводил время на стадионе Начальной Школы № 2.

Он точно помнит, что за самолетом тянулась полоса черного дыма и он летел прямо на многоэтажки стоящие над Одрой. Сразу же за первой из них повернул вправо, а через несколько секунд разбился. Адам поехал на место велосипедом и по пути встретил крестьянина, который работал на соседнем поле.

Он точно описал мальчику откуда прилетел МИГ – вспоминает Роберт Хес.

Они сразу же побежали к пилоту пристегнутому к катапульте. На нем не было ни крови, ни наружных повреждений. Они сняли шлем и попытались нащупать пульс. Крестьянин вроде нащупал слабый пульс, а Адам уже нет.

Тела пилотов погрузили в вертолет, улетевший в направлении Бжега.

Роберт проводил свое расследование также и в интернете, стоившему ему немало бессонных ночей, но дело того стоило. В газете «Авиамастер» 2000 года, он нашел статью российского журналиста, который получил доступ к отчету о случившемся. Он подробно описал, что происходило с самолетом до момента катастрофы.

На основе этого и свидетельств очевидцев из России и Олавы, Хес создал свою гипотезу существенно отличающуюся от представленной 20 лет назад. Тогда возникло предположение, что причиной катастрофы был отказ двигателя и его пожар. Некоторые жители говорили, что видели как МИГ горел в воздухе, теряя отдельные части. Сейчас известно, что все было совершенно иначе. Это подтверждает Владимир Качановский исследовавший причины происшествя.

Шесть загадочных секунд

В начале упражнений 22-летний лейтенант Анатолий правильно выполнял указания своего инструктора – делал виражи, горку и пикирование. Проблемы возникли на 16-й минуте, когда он совершил первую ошибку – слишком резко ввел самолет в правый боевой разворот. Зиголенко был приучен работать на маневренных машинах МИГ-21 и МИГ-23 на которых он учился.

Говорит Роберт:

- МИГ-25 сконструирован, чтобы летать быстро и прямо и техника его пилотирования была совершенно другой. Молодой пилот выполнил маневр резко и без учета скорости роста оборотов двигателя. Двигатель захлебнулся, машина не могла разогнаться и вместо набора высоты начала интенсивно терять скорость и высоту. В течение 12 секунд скорость упала с 780 до 405 км/час. Самолет потерял устойчивость и, находясь на вираже, начал скольжение на правое крыло с угрозой перегрузки...

Молодой пилот пробовал выровнять машину, но совершил очередные ошибки и ввел МИГ в штопор. В этот момент еще можно было спасти ситуацию – это позволял соответствующий запас высоты. Инструктор сказал Зиголенко, что делать, но, к сожалению, у того не получилось. Гриник взял управление на себя и попробовал овладеть машиной. За 25 секунд до столкновения с землей он приказал

Зиголенко приготовиться к катапультированию и выправил штопор, но самолет был слишком низко, чтобы набрать скорость и начать набор высоты.

- Оставляя за собой полосу сгоревшего топлива с большим ревом самолет летел над городом – говорит Роберт.

- Гриник понял, что машина ему не подчиняется и все дальнейшие действия бессмысленны и доложил руководителю полетов:

«216-й! В первой зоне мы попали в штопор, катапультируемся»



Роберт Хес из Ельча – Ласковиц несколько месяцев собирает информацию о погибших пилотах и причинах катастрофы в 1989 году. 20 февраля вблизи места катастрофы поместил памятную доску об этом событии. - Хочу, чтобы люди знали, что здесь погибли двое молодых людей

Прежде, чем он потянул за рычаг катапульты прошло шесть секунд. Если бы пилоты катапультировались сразу же после доклада, то скорее всего остались бы живы. Почему они ждали еще 6 секунд? Этот вопрос не дает покоя Роберту, который снова и снова размышляет, что же было причиной опоздавшего решения? Когда он вспоминает эту ситуацию, то на мгновение замолкает и думает – переживает ситуацию, потому что в совершенстве знает последовательность действий т.к. сам закончил авиационное училище, а позже служил в военной авиации. Подчеркивает, что они остались бы живы, если бы катапультировались на высоте не ниже 4000

метров как предписывает инструкция пилотирования МИГ-25, но они боролись за спасение самолета- даже когда поняли, что спасти машину не удастся, они не оставили ее.

-Каждая секунда означала жизнь или смерть, а они мешкали - говорит Роберт.

Может капитан хотел убедиться, что самолет не упадет на жилой район? Может это была последняя попытка спасти самолет? А может и то и другое? Эти несколько секунд навсегда останутся загадкой. То, что для специалистов означало ошибочное решение, для многих жителей Олавы могло означать дальнейшую



Спустя полгода после катастрофы у дороги в Ельч-Ласковице был поставлен стабилизатор СУ-24. Кто-то уничтожил памятное место в 1996 году.

жизнь. МИГ-25 имел 22 метра в длину – это более 7 этажей по вертикали, весил 30 тонн и имел в баках 10 тысяч литров топлива. Если бы он ударил в многоэтажку погибли бы сотни жителей...

Парашют Анатолия Зиголенко раскрылся на высоте около 50 метров над землей, но хлопок мощного взрыва сжег его и молодой пилот ударился о землю. Виктор Гриник остался в своем кресле-парашют раскрылся лишь после удара о землю.

Роберт хотел узнать о пилотах как можно больше. Он разослал сотни сообщений энтузиастам авиации, которых нашел на российских интернет-форумах. Откликнулось несколько человек и среди них лицо, котора связалась с младшей сестрой Анатолия. Она переслала Роберту фотографии брата и написала о нем несколько слов.

- Она его очень любила – он был улыбочивым и светлым человеком, а когда погиб, то все изменилось – говорит Роберт.

Сестра зажгла свечу на месте катастрофы в 1990 году.

«Груз 200»

Анатолий хотел идти по стопам отца – летчика. Он был очень способным, за полгода до катастрофы он с отличием закончил высшее авиационное училище, в котором был командиром взвода. Осенью 1988 года он прибыл в Польшу и был направлен в авиаполк в Бжеге. Служил здесь полгода. Товарищи тепло его вспоминают – он часто брал на себя вину за их школьные проделки.

Капитан Виктор Гриник родился в 1957 году и закончил то же училище, что и Анатолий. У него осталась жена и две дочери. Роберт нашел в интернете товарищей Виктора, которые хорошо его помнят. Помнят и трагический день

- Молодой пилот ввел машину в плоский штопор «кленовый лист», а Виктор тянул до конца, пытаясь выровнять машину – говорит один из них.

- Он умер на глазах поляков приехавших из города и соседней деревни, которых уберёт от еще большей трагедии.

Когда-то я сидел с ним за столом в Бжеге. Мы дважды посылали гонца за пивом в 20 литровых канистрах. У Виктора была гитара, и он был в центре внимания. Он должен был ехать в Союз в отпуск, но увы.... Я видел как на аэродроме садился МИ-8 с их телами на борту. Потом отправили «груз 200» (кодированное наименование гроба с телом погибшего военнослужащего) в СССР.



МИГ-25РУ разбился 2 марта 1989 года на поле в Старом Отоке.

Александр Карась запомнил Виктора как хорошего человека, энергичного и активного.

- Он заботился о подчиненных и не боялся отстаивать свою точку зрения перед командирами. Когда он пришел в наш полк, меня и моего друга Федю командиры уже держали на прицеле. Командир полка застал нас

когда мы сливали «Массандру» (раствор спирта с водой 50 на 50 применяемый для охлаждения блоков радиоэлектронного оборудования и в антиобледенительной системе кабины пилота). Витя сразу же после прибытия в полк написал просьбу командиру по нашему делу о снятии наказания и досрочного присвоения звания старших лейтенантов. Убеждал командира полка и замполита, что «мы поняли свою ошибку, исправились и достойны». И добился своего! Через 8 месяцев пришло повышение звания. Витя любил работу пилота...

Роберт живет в Ельче – Ласковицах несколько лет, но о памятнике пилотам узнал случайно. Когда он начал расследование и первый раз пришел на место, то удивился. Он не допускал, что кто-нибудь помнит этих пилотов.

- Думал, что буду единственным, но, к счастью, ошибся. Крышечки поминальных лампадок показали, что кто-то думает так же как я и помнит.

Роберт столкнулся также и с критикой тех, кто предвзято относится к русским и считает скандальным сохранение памяти о советских пилотах.

- Некоторые истолковывают это отрицательно, я не ставлю никаких памятников русским, попросту зажигаю свечи в месте смерти двух молодых людей. Я не примешиваю сюда никакую политику – просто помню. Мы, поляки, тоже хотим, чтобы за границей кто-то заботился о наших памятниках. Много поляков умерло на чужбине и кто-то заботится об их могилах и памятниках. Понимаю, что у кого-то есть неприязнь к русским потому, что во время войны или ПНР они потеряли близких, но нельзя обобщать. Они такие же люди как и мы и надо чтить их смерть.

Трижды уничтоженный

Роберт быстро убедился, что борьба с предрассудками будет трудной. Переломным событием в деле истории памятника оказалась встреча с сотрудником нашей редакции (газеты Олавской) Пшемиславом Павловичем – энтузиастом истории.

Это он первым описал в «ГП-ВО» это событие и с его текста Роберт начал расследование. Месяц назад он встретился с автором и узнал историю памятника поставленного у дороги через полгода после трагедии. Это был стабилизатор самолета СУ-24 с прикрепленными к нему фотографиями пилотов и надписью на русском языке: «На этом месте 2.03.1989 г. трагически погибли советский летчик гвардии капитан Гриник В.М. 1957-1989, лейтенант Зиголенко А.О. 1967-1989. Ценой своей жизни не допустили столкновения самолета над городом Олава. Вечная им!»



В 1997 году поставлен очередной памятный знак. Через неделю кто-то разбил доску, а в 2000 году был похищен валун.

Кто-то быстро нацарапал: «Напишите по-польски и снимем уборы с голов». После этого появилась надпись на двух языках. Павлович сделал одну

памятную фотографию, но обещал себе, что сделает лучшую. Не сделал, потому что кто-то в конце октября 1996 года украл стабилизатор и скорее всего, сдал в металлолом. Редакция «Олавских ведомостей» сообщила полиции, но воров не нашли, но Павлович не отступил и благодаря его инициативе был поставлен новый памятник. Валун передал директор олавского «Втормета» Станислав Карпински. Михал Венгловски, тогдашний председатель горсовета и директор городской теплоэлектростанции организовали тяжелую технику, которой управлял Юзеф Ружински, а Станислав Ясниковски передал мрамор для доски мемориальной.

В 1997 был поставлен очередной символ памяти. Через неделю кто-то разбил доску, а Павлович нашел ее куски в нескольких метрах дальше.

- Так выглядит наша память? – риторически вопрошал на страницах «Ведомостей» Ежи Камински. Ответил себе через несколько лет. В 2000 году исчез и валун. Главный редактор писал вору: «Если украл этот камень не осознав, что он символизировал и бросил в своем садике для украшения, то отдай! Если знаешь, что забрал этот валун с места катастрофы, то совесть всегда будет тебе об этом напоминать, если она у тебя есть...»

Призыв не был услышан. Сохранился только фундамент на котором несколько человек до сих пор зажигают свечи. Роберт долго размышлял, прежде чем нанес визит в редакцию. Он все время настаивал, что не хочет быть главным героем и не хочет, чтобы его фотография где-либо появлялась:

- Мне важно только, чтобы те, которые до сих пор не знают, что там случилось узнали правду, а заблуждающиеся подумали о том, что на этом месте погибли молодые люди у которых были семьи, мечты, увлечения, вся жизнь впереди и быть может спасшие сотни олавян...

Новый символ памяти



20 февраля, начало 13.00. Роберт принес сделанную им доску, укрепил ее на старом фундаменте памятника и зажег свечи:

- Надеюсь, что она достоин хотя бы до 2 марта до очередной годовщины.

В глубине души он верит, что на этот раз жители почтят место катастрофы.

20 февраля 2011 года. Время-начало 13.00. Роберт Хес поставил очередной символ памяти о погибших пилотах. Почтят ли люди на этот раз место трагических событий 1989 года?

Планирует вместе с Пшемыславом Павловичем снова организовать акцию и поставить доску как «достойное событие». Пока же поставил другой памятник – в Интернете на странице www.mig25.netpak.pl подробно описав каждый этап своего

расследования. Поместил также ролик со своим объяснением последних минут полета.

- Этот символ памяти никто не уничтожит, не сломает, не обольет красной краской.

2 марта исполнилось 22 года со дня происшествия на полях Старого Оттока. Жизнь семей молодых пилотов в тот день изменилась безвозвратно. Они никогда не забудут.

- Знаю, что близкие Анатолия и Виктора приезжали сюда, чтобы зажечь свечи - говорит Роберт

- Однажды осенью 1989 одна женщина ехала утренним автобусом на работу из Олавы в Ельч-Ласковице. Вот что она рассказывает: на автовокзале села пара русскоязычных стариков. Бабушка в платочке и дедушка выглядели как персонажи из сказок. Возле памятника летчикам перед Старым Оттоком попросили водителя остановиться. Когда они выходили я увидела в руках бабушки уже привядший букет садовых цветов. Помню, у меня перехватило горло и слезы на глазах – это были либо родители, либо дедушка с бабушкой одного из летчиков, которые приехали откуда-то из далекой России на место гибели самого близкого им человека.

Каждый из свидетелей, которые в момент трагедии были в окрестности точно помнит, что делал и где был. Воспоминания каждого начинаются словами:

Я делал покупки, я играл в мяч, я работал в поле, я мыл посуду, я вел урок, я ехал на работу...

Я тоже помню, мне было тогда 5 лет и я играла в своей комнате в многоэтажке над которой пролетел советский самолет...

Агнешка Херба

Сердечные благодарности за переводение текста для: Юрий Стасов

Роберт Хес