Автор: Карновский Юрий © Forum.msk.ru НАУКА И ТЕХНИКА, РОССИЯ 3423 26.12.2005, 16:08 174

Самолеты, которые не летают

Если у родного правительства нет желания дать деньги на перевооружение российской военной авиации, может, дадим возможность отечественным олигархам строить авианосцы имени себя и перевооружать авиационные полки, называя их при этом своим именем?

За тех, кого рядом с нами нет… Такие горькие слова произносят летчики во время дружеских встреч, вспоминая тех, кто уже никогда не вернется из полета. Сейчас такие тосты приходится поднимать все чаще, боевая техника стареет и летает буквально на честном слове. Возьмем к примеру, самолет Су-24М, который является основным самолетом российской фронтовой бомбардировочной авиации. Сообщения о катастрофах этих самолетов поступают с пугающей регулярностью. Впрочем, это и не удивительно, так как фронтовой бомбардировщик Су-24 - был создан в 60-е годы в ОКБ авиаконструктора Павла Сухого. В первом полете, состоявшемся 17 января 1970 года, самолет пилотировал летчик-испытатель Владимир Ильюшин. А серийное производство машины началось на заводе имени Валерия Чкалова, где в декабре 1971 года взлетел головной серийный Су-24. В 1972 году он был принят на вооружение ВВС СССР, а в конце 1974 года первые Су-24 начали поступать в строевые части. Выпуск продолжался до 1993 года, было построено около 1200 самолётов различных модификаций. На Западе бомбардировщик Су-24 стал известен под названием «грузовик с бомбами». В 1983 году был принят на вооружение Су-24М, имевший усовершенствованную бортовую аппаратуру и систему дозаправки в воздухе. Бортовой навигационный комплекс обеспечивает полет по запрограммированному маршруту, вывод самолета в район разведки, маловысотный полет с огибанием рельефа местности.

Среди летчиков Су-24 не имеет репутации надежного самолета: уже летные испытания сопровождались большим числом летных происшествий. По статистике, всего было потеряно 10 самолетов, в том числе: из-за недостатков конструкции - 3 (обрыв тяги поворотного пилона, разрушение механизма поворота левой консоли крыла, отказ системы продольного управления самолетом); все остальные - из- за дефектов двигателей АЛ-21Ф3. Кроме того, в летных испытаниях было потеряно 4 самолета Су-24М. К сожалению, это сопровождалось гибелью людей. Погибло 13 летчиков-испытателей и штурманов ОКБ Сухого, НАЗ и ГНИКИ ВВС. Катапультировались и остались живы 8 человек. Кстати, еще В 1998 году, выступая в Госдуме, тогдашний заместитель главнокомандующего ВВС РФ Виктор Кот заявил, что "Су-24 на сегодняшний день являются наиболее аварийными летательными аппаратами в боевой авиации". Когда Су-24 приняли на вооружение, насчитывалось по 5-6 падений в год, и в основном подводила техника. Характерные аварии: неисправность двигателя (они загорались в полете), отказывало управление. Бывали случаи, когда одно крыло свою стреловидность изменяло, а вот второе нет... К слову, еще в 1998 году, выступая в Госдуме, тогдашний заместитель главнокомандующего ВВС РФ Виктор Кот заявил, что «Су-24 на сегодняшний день являются наиболее аварийными летательными аппаратами в боевой авиации»... С этого времени прошло уже 5 лет, но Су-24 в российских ВВС продолжают летать и падать, а в Китай, Индию и Малайзию поступают на вооружение новейшие модификации Су-30, ни одного из которых у нас на вооружении нет... Вероятно, выручка от их продажи для кого-то более ценна, чем жизни российских летчиков, которым остается только скрипеть зубами и мечтать о лучших временах.

За более чем столетнюю историю существования летательных аппаратов тяжелее воздуха известны всего две основные причины летных происшествий - человеческий фактор и отказы техники. К первому относятся ошибки экипажа либо персонала наземных служб, связанных с пилотированием воздушных судов либо с их управлением или обслуживанием. Ко второму - отказы как авиационной, так и наземной техники, связанной с обеспечением полетов. Общемировая статистика говорит о следующем распределении причин авиапроисшествий: руление - 3,3%; разбег - 17,6%; взлет - 11,1%; набор высоты - 6,5%; крейсерский полет - 5,2%; снижение - 3,3%; ожидание и заход на посадку - 11,8%; посадка - 16,3%; пробег - 24,8%. А у летного состава основными причинами ошибок считаются: неправильная техника пилотирования - 18%; излишняя самоуверенность - 19%; недостаточная внимательность - 22%; прочие причины - 41%. Взлет и посадка остаются наиболее опасными участками полета вследствие НЕДОСТАТКА ВРЕМЕНИ или ВЫСОТЫ для экипажа, чтобы разобраться в возникающих проблемах, связанных с механическими, метеорологическими или человеческими факторами.

Забайкальский аэродром Бада памятен автору этих строк тем, что в августе 1994 года там произошла одна из самых страшных авиакатастроф в истории российских Военно-воздушных сил: транспортный самолет Ан-12, перевозивший офицеров управления авиационного соединения и других частей, в условиях плохой видимости врезался в сопку... Фюзеляж транспортника раскололся от страшного удара пополам, и его задняя часть, как огромный бульдозер, начала давить людей, выпадавших из передней части, вспыхнуло авиационное топливо... Погибло 47 человек, среди них несколько женщин и детей. После этого в Читинском военном госпитале людей опознавали по часам, носкам, кольцам и т. д. Кстати, и этот разбившийся Ан-12 был «дедушкой»: их производство завершилось еще в начале 60-х... Как тут с горечью не воскликнуть: столько не летают!

К сожалению, не всегда есть уверенность в том, что командир экипажа сможет вовремя доложить о чрезвычайной ситуации. Ведь на посадке скорость самолета достигает 270, а у Су-24 300-320 километров в час (40-50 м/сек.), и в таком случае, если на борту случается что-то нештатное, как говорят пилоты, экипаж сначала стремится выправить положение, а потом уж доложить... В воздухе счет идет на секунды, и нередко оказываются записанными лишь последние даже не фразы, а звуки, которые успевают произнести члены экипажа. А после того, как самолет упал, начинается кропотливая и печальная работа по расследованию летного происшествия. К слову, те самые пресловутые «черные ящики», особенно на устаревших типах самолетов, пишут не все параметры полета. Запись переговоров экипажа между собой и с наземными пунктами управления, как правило, производится на магнитофон МС-61, имеющий звуконоситель в виде тончайшей проволоки, которая после катастрофы часто превращается в беспорядочно спутанный ком... Вот и приходится группе расследования сутками сидеть над этой проволокой, распутывая ее и сводя воедино содержание записи. Детали и обломки разбившегося самолета или вертолета отвозят в специально отведенное для этого место (обычно это крытый ангар), где специалисты раскладывают их в соответствии с конструкцией. Им предстоит определить, какой из элементов получил повреждение или был уничтожен уже на земле, а какой мог стать причиной авиакатастрофы, выйдя из строя еще в воздухе. Кстати, именно так и была определена причина другой катастрофы, произошедшей в начале 90-х на другом забайкальском аэродроме Домна. Тогда после прохода ближнего привода (1 километр от торца взлетно-посадочной полосы) учебно-боевой истребитель МиГ-23УБ резко накренился, перевернулся «на спину» и рухнул в таком положении неподалеку от самолетных стоянок... Два летчика, не успев катапультироваться, погибли. Позднее было установлено, что причиной катастрофы стал обрыв штока гидроцилиндра, который приводил в действие механизацию крыла. Проще говоря, на одном крыле она сработала, а на другом нет, что и создало разворачивающий момент, приведший к падению самолета..

После установления причин катастроф издаются соответствующие документы, которые обязывают командиров, летчиков, авиационно-технический состав выполнить самые разнообразные мероприятия, чтобы не допустить в последующем таких происшествий... Однако не будем забывать, что российские пилоты летают сейчас на машинах, которые произведены десятилетия назад по технологиям того времени. Техника стареет, и никакими, даже самыми правильными приказами и директивами невозможно сделать ее новой. К тому же налет летчиков фронтовой авиации не лезет, что называется, ни в какие ворота: при научно обоснованной норме в 150-180 часов они летают в лучшем случае 30! В советское время налет составлял 120 часов на одного летчика (кстати, американцы летают 250 часов, а летчики авианосной авиации - все 320!). Причина тривиальна - мало керосина, но в то же время мы сейчас продаем нефти за рубеж больше, чем в советское время... А не летающий или недостаточно летающий летчик теряет навыки, в случае возникновения кризисной ситуации в полете его реакция будет, разумеется, уже не той. Поэтому стратегия нынешнего руководства Вооруженных сил, направленная лишь на модернизацию самолетного и вертолетного парка, не кажется абсолютно верной. Стоимость одного современного самолета типа Су-27, Су-30 составляет примерно 30 миллионов долларов. Су-34, который планировалось выпускать на НАПО имени Чкалова, дороже: он может стоить 40-45 миллионов. Недавний приезд Главкома ВВС Михайлова в Новосибирск не вызвал оптимизма: дело в том, что в 2005 году новосибирскому предприятию на постройку Су-34 было выделено всего 100 миллионов рублей! А на следующий год финансирование увеличили в 20 раз, то есть выделенных денег хватит как раз на выпуск одного самолета… И сколько лет мы будем перевооружать нашу авиацию?

Хотя, впрочем, не все потеряно? Если нашему правительству жаль использовать средства Стабилизационного фонда на то, чтобы наших пилотов гибло меньше, почему бы тогда российским олигархам не взять шефство над Вооруженными силами? Вот это будет круто, если Роман Абрамович возьмет и продаст «Челси», а на эти деньги построит тяжелый авианесуший крейсер «Губернатор Чукотки». И пускай катается на нем по всему миру, и пилоты во время этих морских походов вдовольналетаются, боеготовность повысят. И как приятно будет звучать для олигархического уха вот такое словосочетание: 120 гвардейский имени Олега Дерипаски Краснознаменный орденов Михаила Кутутзова и Александра Невского бомбардировочный полк! Правда, для этого понадобится его перевооружить на новые самолеты, но денег на эти цели у таких людей

найдутся. Словом, олигархи на самолет!

Автор: Карновский Юрий © Forum.msk.ru НАУКА И ТЕХНИКА, РОССИЯ 3423 26.12.2005, 16:08 174
URL: https://babr24.com/?ADE=26799 Bytes: 10169 / 10169 Версия для печати

Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:
- Телеграм
- ВКонтакте

Связаться с редакцией Бабра:
newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

Прислать свою новость

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

Подробнее о размещении