

Конструктора предупреждали

Сразу после публикации "Смерть в прямом эфире" в представительство "Российской газеты" в Омске позвонил бывший начальник фюзеляжного цеха бывшего авиационного завода N 166 (сейчас производственное аэрокосмическое объединение "Полет") Лев Андреевич Степаненко. В 1956-60 году предприятие занималось серийным производством лайнера Ту-104. Всего в Омске была выпущена 61 машина этой серии.

- Мне доподлинно известно о трех катастрофах первого советского реактивного пассажирского самолета, - рассказывает Лев Степаненко. - В двух случаях разбились машины харьковского производства, в одном - наша.

Производство Ту-104 начиналось на украинском заводе, но мощности его были сравнительно невелики, он отставал от графика, и вскоре техническую документацию на сборку получило и наше предприятие. На серийное производство мы вышли в августе 1956 года, практически одновременно с Харьковом. А уже в октябре начались регулярные пассажирские рейсы по маршруту Москва-Иркутск. Через два года серийный выпуск Ту-104 начался также на казанском авиазаводе.

Известие о катастрофе самолета застало меня в Крыму. Первым делом позвонил своему украинскому коллеге, начальнику фюзеляжного цеха в Харькове: "Чей самолет?". Отвечает, что пока точно не знает, но, похоже, на этот раз не их. Ну, думаю, все - в тюрьму собираться пора. Но к заводу потом претензий не было - дефектов не нашли. В ходе расследования меня знакомили с переговорами борта с наземными службами.

Командир экипажа - опытный летчик. Фамилия его Щербаков, сын первого секретаря московского горкома партии и начальника Совинформбюро. Тогда ведь среди детей высшего советского руководства престижно считалось служить в авиации. Вспомните сыновей Сталина, Хрущева, Микояна... На борту крик, шум, паника, стоны, мат - по нашему обычаю про маму вспоминают - на первых самолетах кабины не отделялись от салона, а про терроризм и даже угоны мы тогда и подумать не могли. Пилот оказался человеком редкого самообладания. И перед самым крушением ему не изменила выдержка: "Гибнем, сделать ничего не можем. Передайте Туполеву - нельзя летать выше 9 тысяч метров. Мы шли на одиннадцати. Натолкнулись на воздушный столб, нас подняло, нос резко задрало вверх, перевернулись, потеряли управление. Падали как лист, потом сорвались в штопор. Пусть обратят внимание на угол атаки стабилизатора".

Андрей Николаевич Туполев, под руководством которого мне посчастливилось работать еще с довоенных лет, поначалу ни в какую не соглашался. Больше высота - меньше болтанки. И на топливе опять-таки экономия.

Регулярные рейсы, если не ошибаюсь, тогда временно отменили. На один из наших серийных самолетов посадили летчиков-испытателей, пассажиров имитировали мешки с песком. Летают на больших высотах неделю, другую. И только под конец ее - такая же нештатная ситуация. Но поскольку экипаж к ней был готов, то сумел справиться с управлением, хотя и не без труда...

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- Телеграм

- Джем

- ВКонтакте

- *Одноклассники*

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:
irkbabr24@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: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

Подробнее о размещении

Отказ от ответственности

Правила перепечаток

Соглашение о франчайзинге

Что такое Бабр24

Вакансии

Статистика сайта

Архив

Календарь

