



□□□ Эссе «МЕЛОЧИ ЖИЗНИ»... Здесь разговор про мелочи, которые в авиации и тем более, на испытательной работе, приобретают огромное значение, цена которых жизнь, чаще всего другого человека...

□□□□ 17 мая 1977 года в испытательном полёте на разбеге у МиГ-25ПУ сложилась носовая стойка шасси. Самолёт клюнул носом в бетон. В результате трения о бетонные плиты на спарке возник пожар. Пилотировавший МиГ из первой кабины лётчик-испытатель

4-го класса (1976) Виктор Иванович Букреев (38 лет), получил сильные ожоги и 22 мая умер в агонии, а командир экипажа Заслуженный лётчик-испытатель СССР (1989) Лебединский Эдуард Аркадьевич (р. 1942), находившийся в задней кабине, остался жив и невредим.

Юрий Фёдоров

МЕЛОЧИ ЖИЗНИ

Ну, и давайте порассуждаем!

На взлёте у самолёта сложилась стойка...

А с чего она сложилась? Почему она в других полётах ни у кого не складывается?

Для людей со стороны – ну что тут сделаешь, бывает! Это испытательный полёт! Но лётчики знают, что это практически невозможно! Потому что в выпущенном положении стойки шасси удерживаются механическим замком, шариковым замком, гидрозамком и силовым подкосом.

Механический замок не откроется до тех пор, пока гидросистема не создаст давление в специальном цилиндре, выдвигающий шток, который и откроет механический замок.

Шариковый замок – это система прочных шариков, которые загнаны наполовину в пазы и удерживаются в этом положении специальным кольцом-втулкой. И таким образом замок заперт и не даёт возможности стойке сложиться! Чтобы замок открылся, в другой цилиндр гидросистема подаёт давление, кольцо опустится, шарики выпадут из гнезд, замок откроется и стойку можно убрать.

Гидрозамок. Это цилиндр, в котором поршень. Поршень жёстко связан со стойкой. Справа и слева от рабочих поверхностей – полости для гидросмеси, которая не сжимается. Если полости выхода гидросмеси перекрыты, поршень в цилиндре не сдвинется с места даже на 0,1 мм! Клапаны откроются лишь в том случае, если поступит питание от крана шасси!

Силовой подкос устроен так, что он стопорится на препятствующий складыванию стойки излом. Чтобы подкос вышел из упорного излома и сложился, нужно создать в третьем цилиндре давление гидросистемы и шток выводит из стопорения подкос, надавив на его колено, после чего он может сложиться вместе со стойкой.

Так всё мудро придумано конструкторами на самолёте, чтобы ни одна стойка не смогла сама по себе сложиться на земле! Если «сломались» как-то три замка, любого из них достаточно, чтобы удержать стойку в выпущенном положении без других!

А теперь объясните мне: каким образом, имея ТАКОЕ многократное резервирование по закреплению стойки в выпущенном положении, вдруг всё перестало работать, удерживать, стопорить и стойка сложилась?? КАК???

Это может случиться лишь в том случае, если кто-то из экипажа поставил кран управления шасси на уборку!

А теперь вопрос: кто именно допустил эту ошибку?



<< Лётчик-испытатель 4-го класса (1976) Букреев Виктор Иванович (1949-1977), ст. лейтенант.



>>
Заслуженный лётчик-испытатель СССР (4.10.1989) Лебедевский Эдуард Аркадьевич (р. 1942), ст. лейтенант.