



□□□□ 28 сентября 1954 года в Куйбышеве при выполнении испытательного полёта на стратегическом бомбардировщике Ту-16 произошло тяжёлое лётное происшествие.

□□□□ В тринадцатом по счёту испытательном полёте на головной машине Ту-16/1, перед сдачей её заказчику (ВВС), предстояло вывести самолёт на заявленный максимум перегрузки 3,5g.

□□□□ Командир корабля лётчик-испытатель 1го класса (1953 г.) подполковник Георгий Семёнович Молчанов занял правое кресло, решив совместить простое испытательное задание с проверкой техники пилотирования второго пилота – молодого лётчика-испытателя майора А.И. Казакова, выпускника первого набора ШЛИ (1948-1950).

### Юрий Фёдоров

#### КРУТАЯ СПИРАЛЬ

...На высоте 9000 метров при скорости 550-560 км/ч Александр Казаков перевёл самолёт в пикирование с последующим энергичным выводом на максимальную перегрузку, которая, однако, не превысила 3,2g. При попытке добрать штурвал для увеличения перегрузки, «весащий десятки тонн корабль сорвался в неуправляемое, бессистемное падение, в котором было что-то и от штопора, и от волнового кризиса, и вообще чёрт знает от чего!» (Марк Галлай). Нос самолёта опустился, крен самопроизвольно увеличился до 60°, стратегический бомбардировщик, теряя высоту, вошёл в глубокую спираль и с энергичным нарастанием скорости понёсся к земле.

Лётчики не могли вывести Ту-16 в горизонтальный полёт, поскольку из крутых спиралей тяжёлые самолёты обычным способом (уборкой крена и подтягиванием

штурвалов на себя не выходят), да и усилия на органах управления оказались непреодолимыми. (А.Н. Туполев, в отличие от В.М. Мясищева, принципиально не признавал тогда гидроусилителей в системе управления самолётами и сохранил на этом бомбардировщике, не смотря на его габариты и скорость, прямое управление рулями.)

Оценив положение как безвыходное, командир корабля Г.С. Молчанов дал команду экипажу – покинуть машину и, неразгерметизировав кабину, катапультировался первым!

Из кормовой кабины поспешно катапультировались КОУ (стрелок) младший сержант Е.Н. Серёжников и бортрадист старшина В.Д. Калачёв. Однако под воздействием сложных знакопеременных перегрузок и огромного скоростного напора парашюты Г.С. Молчанова и Е.Н. Серёжникова не раскрылись, и они погибли. Удачно приземлился лишь борт-радист В.Д. Калачёв, который, однако, получил тяжёлые травмы.

Штурман-навигатор капитан В.С. Тихомиров в спешке ошибся при подготовке кресла к покиданию и его аварийный люк заклинило в закрытом положении, сделав катапультирование невозможным. (Сработала автоблокировка; установлена, чтобы штурман случайно не вывалился за борт при перемещении по кабине.)

Наблюдая безрезультатные потуги своего шефа снять блокировку с аварийного люка, замешкался с катапультированием и штурман-оператор старший лейтенант Ю.Г. Шестаков (оба в передней гермокабине).

Через несколько секунд второй пилот Саша Казаков, пришедший в себя после короткого декомпрессионного расстройства от резкой разгерметизации кабины в следствие катапультирования КВС, видит, как несумевший катапультироваться штурман Валентин Тихомиров пробирается со своим парашютом в кабину лётчиков, где уже вместо правого кресла был один пол и лишь крепления от сидения, а над ним зияла дыра открытого люка, через который выстрелило командира корабля. Протискивается, а на лице читается мольба к лётчику: «Не оставляй! Не катапультируйся!» Но считая, что в такой безвыходной аварийной ситуации из неуправляемого самолёта лётчик всё равно катапультируется, В. Тихомиров тянется руками к аварийному люку, через который выстрелило командира корабля, чтобы покинуть гибнущую машину через борт.

Казаков глянул на приборную доску и обомлел! Скорость полёта к этому моменту достигла 1000 км/ч (при предельно допустимой для Ту-16 – 700!), а число М приближалось к единице – бомбардировщик был неуправляем, а органы управления «Ту» стояли намертво! Понимая, что, даже если Тихомирову хватит усилий преодолеть этот страшный скоростной напор и он вывалится за борт, его потоком протащит вдоль фюзеляжа через все ножевые антенны, а потом ударит о киль и он всё равно погибнет, Казаков дёргает штурмана за полы шевретовой куртки. Не понимая, почему лётчик ещё здесь, а не болтается на парашютных стропах вне самолёта и почему ему мешают хоть что-то делать для своего спасения, Тихомиров неуклюже поворачивается вправо... И после этого Казаков вдруг ощутил, что бомбардировщик перешёл в управляемый режим по крену и по высоте! И лётчик, убрав крен, возобновил попытки вывода самолёта из глубокого пикирования! Перегрузка при этом увеличилась до 4,2g!

Тут не выдержали замки убранного положения сначала правой, а затем и левой основных стоек шасси. Вывалившись из своих гондол, они сработали как мощные воздушные тормоза и позволили несколько погасить скорость. И Казакову удалось-таки, прилагая усилия порядка 100 кг, взять ситуацию под контроль, вывести машину в горизонтальный полёт над самыми верхушками молодого ельника, где они должны были

разбиться, и затем привести её на аэродром и благополучно посадить.





Имя: ~~Иванов Иван Иванович (1905-1976)~~





(1922-1999) майор Александр Александрович Дубинин (28.08.1927) Валентин Григорьевич (1927-2005),

~~Иван Иванович (1927-1999) Владимир Иванович (1927-1999) Владимир Иванович (1927-1999) Владимир Иванович (1927-1999)~~