



□□□□□ 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 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!

[Читать материал полностью](#)