

гардт. — Преждевременный вывод Ту-134 из эксплуатации на регулярных рейсах, безусловно, ошибочен».

ПО ТЕХНИЧЕСКИМ ПРИЧИНАМ В истории мировой гражданской авиации можно насчитать, наверное, только три случая вывода типа самолета из эксплуатации, причем в полутора случаях это произошло незаслуженно.

Первый случай произошел с первым в мире коммерческим пассажирским лайнером — самолетом Comet британской компании De Havilland. Первый серийный самолет модификации Comet 1 совершил полет в январе 1951 года, регулярные рейсы начались в мае 1952-го. В январе и апреле 1954-го с самолетами Comet 1 произошли две катастрофы, после чего сертификат летной годности был аннулирован. Расследование показало, что виной катастроф была конструкция иллюминаторов: в местах клепки возникали усталостные трещины, которые приводили к разрушению герметичного фюзеляжа. Отметим, что это был фактически первый опыт эксплуатации герметичных фюзеляжей подобных габаритов — на военных самолетах и на поршневых пассажирских подобной проблемы не возникало. В дальнейших модификациях самолета Comet данная проблема была решена, самолеты Comet 4 продолжали коммерческие перевозки пассажиров на чартерных рейсах до 80-х годов прошлого века, а созданный на базе Comet 4 морской разведчик Nimrod эксплуатируется до сих пор.

Второй известный случай списания типа самолета по техническим причинам — вывод из эксплуатации сверхзвукового пассажирского самолета Ту-144. С одной стороны, его создание стало огромным достижением всего советского авиапрома. С другой стороны, спешка при реализации проекта привела к тому, что при создании машины были полностью игнорированы исследования КБ Мясищева по сверхзвуковому пассажирскому самолету. В результате получилась машина, внешне похожая на англо-французский Concorde, совершившая первый полет на два месяца раньше западного аналога, но существенно уступающая Concorde как в технической надежности, так и по экономическим характеристикам.

Первая катастрофа самолета Ту-144 произошла во время демонстрационного полета на Авиасалоне в Ле-Бурже в июне 1973 года. О ее причинах авиаконструктор Леонид Селяков сказал так: «Есть много всевозможных версий и предположений, официальных и неофициальных, но можно сказать только одно — самолет попал в неизученную ситуацию с недоведенной системой управления». Несмотря на то что с имевшимися двигателями Ту-144 не мог обеспечить желаемую дальность полета (планировалось поставить его на линию Москва—Хабаровск), с ноября 1977 года самолет был поставлен на линию Москва—Алма-Ата для перевозок пассажиров. Рейсы выполняли два самолета с регистрационными номерами СССР-77109 и СССР-77110, причем летчики «Аэрофлота» летали только в качестве вторых пилотов, а командирами воздушного судна были летчики-испытатели ОКБ Туполева. Одновременно продолжались работы над модифицированным самолетом Ту-144Д с новыми двигателями, которые могли бы обеспечить необходимую дальность полета. Однако 23 мая 1978 года опытный экземпляр (СССР-77111) совершил вынужденную посадку на поле, при этом погибли два члена экипажа. После этой катастрофы, с 1 июня 1978 года, коммерческая эксплуатация Ту-144 была прекращена всего через семь месяцев после начала полетов (было совершено 55 пассажирских рейсов, перевезено 3194 пассажира), также были свернуты все работы по совершенствованию и доводке этой машины. Впоследствии было выполнено несколько полетов с целью установления мировых рекордов, а также проведен ряд исследований на летающей лаборатории Ту-144ЛЛ.

АВИАКОМПАНИИ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ ВЕЛИ ЛОББИСТСКУЮ РАБОТУ, ДОБИВАЯСЬ ОТ ПРАВИТЕЛЬСТВА ПЕРЕНОСА СРОКА ВВЕДЕНИЯ НОВЫХ ПРАВИЛ КАК МИНИМУМ НА 2015 ГОД. ОДНАКО ДВЕ НЕДАВНИЕ АВИАКАТАСТРОФЫ СВЕЛИ ИХ УСИЛИЯ НА НЕТ



АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС

Оба приведенных примера вывода из эксплуатации не имели сколько-нибудь существенного воздействия на рынок перевозок, поскольку в обоих случаях речь шла о небольшом количестве самолетов. Гораздо серьезнее оказалась ситуация с отказом от самолета Ан-10.

Этот четырехмоторный турбовинтовой самолет вместимостью до 132 пассажиров выпускался на Воронежском авиазаводе с 1957 по 1960 год. Преимуществом Ан-10 были его неприхотливость и возможность эксплуатации с грунтовых аэродромов. Было выпущено всего 108 штук, но к 1971 году самолеты Ан-10 перевезли свыше 35 млн пассажиров и вышли на первое место в СССР по пассажирообороту. Также Ан 10 в те годы был в числе самых рентабельных самолетов.

За время эксплуатации по разным причинам произошло 12 аварий и катастроф, в которых погибли 370 человек. Однако более половины всех катастроф и летных происшествий произошли во время учебных и тренировочных полетов при переучивании с поршневой техники на турбовинтовую.

Роковой стала катастрофа Ан-10А (бортовой номер СССР-11215) 18 мая 1972 года в районе Харькова — в ней погибли 116 человек. Расследование показало, что причиной были усталостные трещины в нижней панели центроплана, обнаруженные впоследствии и на некоторых других машинах.

В результате 27 августа 1972 года приказом Министерства гражданской авиации № 32 40 из 67 самолетов Ан 10 были списаны (оставшиеся борты эксплуатировались ВВС СССР). Другой приказ Министерства авиационной промышленности (№ 410 от 5 ноября 1972 года) передавал 25 самолетов из числа списанных в эксплуатацию производственным предприятиям для грузовых перевозок после необходимых конструктивных изменений. Но в 1973 году такие изменения были произведены лишь для трех самолетов, а в 1974 году полеты Ан-10 прекратились полностью.

По словам технического директора «ЮТэйр-Экспресс» Сергея Еремина, который посвятил много лет эксплуатации Ан-10 в Сыктывкарском авиаотряде и участвовал в расследовании катастрофы под Харьковом, о возникновении усталостных трещин в центроплане было известно до катастрофы и был бюллетень, предписывающий проводить соответствующие доработки во время капремонта. Но все силы Воронежского авиазавода были брошены на производство тяжелого перехватчика Ту-128, в результате разбившийся впоследствии борт 11215 вышел из капремонта на заводе № 412 ГА с записью, что соответствующие работы не выполнены из-за непоставки ремкомплекта Воронежским заводом.

В результате массового списания Ан-10 летом 1972 года острый дефицит провозных емкостей испытали Украинское (Борисполь, Харьков, Львов), Северо-Кавказское (Ростов), Коми (Сыктывкар), Молдавское (Кишинев), Приволжское (Курумоч) и Белорусское (Минск) управления гражданской авиации. «Небывало интенсивная замена пошла за счет перераспределения и постройки самолетов Ту-134А и Ил-18, а также массового и экстренного переучивания летного и инженерно-технического состава, — вспоминает Сергей Еремин. — Другого такого в истории ГА не было. Все это стало возможным только благодаря единой империи Министерства гражданской авиации».

По словам господина Еремина, полностью компенсировать списание почти 100 самолетов Ан-10 удалось только через два с половиной года, при этом в переходный период дефицит провозных емкостей компенсировался за счет ночных рейсов бортов других управлений ГА (например, прилетевший вечером в Москву Ил-18 вместо ночевки отправлялся в Сыктывкар и обратно, а утром летел в свой исходный пункт назначения), а также постановкой Ан-24 на несвойственные им дальние рейсы (например, полеты из Сыктывкара в Сочи или Симферополь выполнялись с пятью промежуточными посадками). ■



Реклама

Ми-34С1 НА ГРАНИ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

Новый легкий Ми-34С1 бросает вызов. Высокая скорость и превосходная маневренность делают вертолет незаменимым для полета на грани возможностей. Создан для спорта и частных полетов, начального обучения, различных видов мониторинга и специальных полицейских операций.

подробнее на www.rus-helicopters.ru



ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ

ОПЫТ И ИННОВАЦИИ

Россия, 107113, Москва,
ул. Сокольнический Вал, д. 2а, стр.2
Тел.: +7 (495) 981-6373
Факс: +7 (495) 981-6395
E-mail: info@rus-helicopters.com