



□□□□ 22 октября 1976 года в испытательном полёте произошла полная странностей и непоняток авария Ту-22М2.

□□□□ Экипажу лётчика-испытателя ОКБ А.Н. Туполева Николаю Евгеньевичу Кульчицкому (1929-1982) предстояло выполнить завершающий программный полёт на прочность данного сверхзвукового бомбардировщика с максимальным весом с тремя ракетами...

Юрий Фёдоров

КРУТАЯ СПИРАЛЬ-2

Набрав заданную высоту 6000 метров, Николай Кульчицкий перевёл самолёт в горизонтальный полёт, попробовал управление.

— Запись! Выполняю режим.

Отжал штурвал «от себя», после чего взял «на себя» до заданного значения перегрузки (1,8g). Чтобы было точно. Вдруг самолёт резко, рывком свалился на левое крыло и тут же начал опускать нос. Штурвал резко вправо – эффекта нет. Правая нога резко от себя – эффекта нет. Николай сразу понял – самолёт неуправляем.

— Экипаж, покинуть машину! Игорёк, пошёл!

Игорь Горсткин, сидевший за командиром, сработал рычагами катапультного сиденья, но слетевшая с замков крышка... упала в кабину на колени Игоря. Самолёт энергично вращается вокруг продольной оси и несётся к земле. Игорь руками выталкивает крышку, и катапультное кресло выбрасывает его из самолёта. Адская боль в спине...

За Игорем катапультируется штурман Еременко.

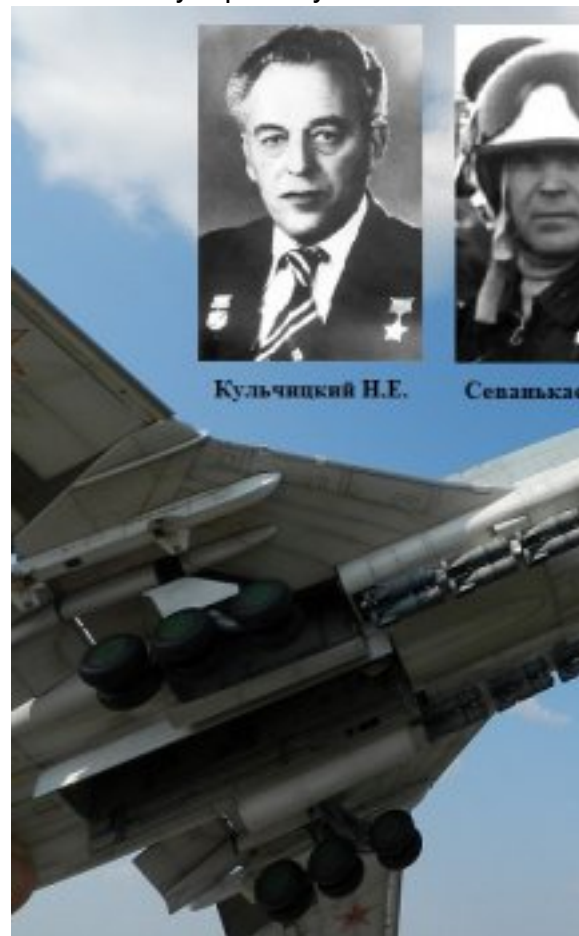
А правого лётчика Владимира Севанькаева [р. 1935, впоследствии Герой России (1993), Заслуженный лётчик-испытатель СССР 1982)] боковые перегрузки прижали к командиру, так как привязные ремни были отпущены для удобства пилотирования.

Дотянуться до рычагов кресла он не мог. Николай руками оттолкнул его от себя, и он катапультировался.

Командир корабля остался один. Самолёт несётся к земле и вращается. Шланги герметизации кабины под крышкой правого лётчика отклеились и бьют Николая по лицу, рукам. Пришлось терпеть и дёрнуть рычаги своего кресла. Крышка слетела и... провалилась Николаю на колени. Выбросил крышку – и тут же был выброшен из кабины. Автоматика отделила кресло, раскрыла парашют: значит, высота была очень малая.

Тянет на лес – нужно подтянуть стропы, но правая рука не поднимается. Неужели нет руки?! Когда он выбрасывал крышку, была поднята и согнута в локте правая рука. Он сломал её о перемычку фонаря кабины между лётчиками. Упал на опушке леса со страшной болью в позвоночнике. При заданной перегрузке отлетела консоль левого крыла. На месте излома найдены следы подкрыльной ракеты. Пожалуй, это единственный случай в истории авиации, когда экипаж многоместного самолёта после поломки крыла остался в живых.

Много месяцев Николай Кульчицкий и Игорь Горсткин лечили повреждённые позвоночники, а Кульчицкий ещё и сломанную руку. За мужество и героизм, проявленные при испытаниях опытной авиационной техники, Николаю Евгеньевичу Кульчицкому 23 августа 1977 года было присвоено звание Героя Советского Союза. Несмотря на запреты врачей в 1977 г. вернулся на лётно-испытательную работу и участвовал в испытаниях Ту-154, Ту-95 и их модификаций.



Наши комментарии!

Ситуация, в которой оказался экипаж Ту-22, не была катастрофической. Судя по описанию случившегося, при «доборе перегрузки» переполненный топливом самолёт попал в режим нисходящей крутой спирали третьего типа, к которым склонны в аэродинамическом отношении все самолёты Туполева. (И не только Туполева!) Этот режим лётчики, поспешно принимающие решение, могут запросто спутать с отказом системы управления, хотя манометры гидросистем и сигнализация на аварийных табло ничего такого не сообщают. Помните катастрофу Ту-16/1 экипажа подполковника Г.С. Молчанова 28 сентября 1954 года? Та же ситуация! Один к одному! **Да поймите же, наконец! Самолёты «вдруг резко, рывком» не сваливаются на крыло, тут же опуская нос без каких-то действий экипажа.**

Добор перегрузки до максимального и выше значения и приводят к такому поведению перегруженных керосином и подвесками машин! А левая консоль отлетела уже при ударе! Если бы она «отлетела» в воздухе, то самолёт бы вращало непрерывно! Это были бы бочки, а не спираль!

>> «Штурвал резко вправо – эффекта нет. Правая нога резко от себя – эффекта нет». А его и не будет, потому как такие действия рулей не приводят к выходу из крутых спиралей третьего типа из-за затенения кромкой крыла элеронов и перекладывания рулей высоты и направления со сменой их функций.

>> «Николай сразу понял – самолёт неуправляем». Это поспешное решение КВС! И здесь самолёт можно было спасти путём «тычка» ручки управления от себя, уборки крена и лишь затем выводом из пикирования. А лётчики тупо давали ручку управления и ногу (отклонения руля направления) в обратную сторону из крена,

Недоумеваю! Если в 1954 году об этих аэродинамических особенностях больших самолётов не было известно, то в середине 1970х годов об этом знали даже курсанты! Но видимо ОКБ Туполева проще списать аварию самолёта на отказ системы управления, чем отвечать за тупую аэродинамику своего детища, которую надо было бы переделывать!

Совершенно не верится в рассказы, что врачи отстранили пилота по состоянию здоровья от лётной работы, а лётчик-испытатель всё равно продолжал испытывать самолёты! Несусветная глупость! Никто на себя не возьмёт смелость допустить к полётам списанного лётчика! Он в полёте потеряет сознание или умрёт, а кто отвечать будет потом? Или из-за этого потерять ещё один самолёт?! Бредятина! Тот, кто написал эту глупость, совершенно не знает лётной и медицинской практики!

<<•><•><•>>



Министерство обороны Российской Федерации. Военно-воздушные силы. Сухопутные войска. Военно-морской флот. Воздушно-десантные войска. Военно-космические войска. Военно-учебные заведения. Военно-научные учреждения. Военно-испытательные центры. Военно-технические центры. Военно-инженерные центры. Военно-конструкторские бюро. Военно-производственные предприятия. Военно-учебные заведения. Военно-научные учреждения. Военно-испытательные центры. Военно-технические центры. Военно-инженерные центры. Военно-конструкторские бюро. Военно-производственные предприятия.



👉 [https://www.youtube.com/watch?v=K1263200014](#)
Брат @yuzonov15 выложил видео о том, как он боролся с вирусом АЧС в своем хозяйстве