

Рыбченко Савелий Андреевич

курсант

ФГБОУ ВО «Ульяновский институт гражданской авиации
им. Главного маршала авиации Б.П. Бугаева»

г. Ульяновск, Ульяновская область

Шелковников Михаил Андреевич

курсант

ФГБОУ ВО «Ульяновский институт гражданской авиации
им. Главного маршала авиации Б.П. Бугаева»

г. Ульяновск, Ульяновская область

Епинин Степан Германович

курсант

ФГБОУ ВО «Ульяновский институт гражданской авиации
им. Главного маршала авиации Б.П. Бугаева»

г. Ульяновск, Ульяновская область

Суетин Илья Николаевич

канд. пед. наук, д-р ист. наук, доцент, профессор

ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный
педагогический университет им. И.Н. Ульянова»

г. Ульяновск, Ульяновская область

СУДЬБА ПЕРВОГО В МИРЕ СВЕРХЗВУКОВОГО САМОЛЕТА ТУ-144

Аннотация: в статье представлены сведения о судьбе советского сверхзвукового пассажирского самолета ТУ-144 – первого и одного из двух в мировой авиации тип сверхзвукового авиалайнера, реально использовавшегося в гражданской авиации. Публикация содержит информацию о процессе создания и эксплуатации ТУ-144; событиях, связанных с крушением самолета, последствиях данного юридического факта для дальнейшего развития сверхзвуковой гражданской авиации.

Ключевые слова: самолет, авиационная отрасль, сверхзвуковая авиация, ТУ-144, авиакатастрофа.

Закономерный интерес для современных исследователей представляет тема производства и эксплуатации сверхзвуковых самолетов для гражданской авиации. Более полувека назад впервые поднялся в небо сверхзвуковой самолет ТУ-144. 31 декабря 1968 года Э. Елян – летчик-испытатель ОКБ (опытно-конструкторское бюро) «Туполев», в котором был разработан ТУ-144 – самый передовой, первый пассажирский сверхзвуковой самолет в мире с бортовым номером СССР-68001, сидел за штурвалом данного авиалайнера [2].

Этот самолет взлетел с ВПП (взлетно-посадочная полоса) аэродрома «Жуковский». Протяженность ВПП составляла пять тысяч метров. В воздухе он находился всего 37 минут. В полете ТУ-144 сопровождал самолет МИГ-21. Данный сверхзвуковой лайнер называли опережающим свое время чудом отечественной авиации [3].

5 июня 1969 года ТУ-144 поставил мировой рекорд – смог преодолеть звуковой барьер. Самолет развил скорость в 2,5 тыс. км/ч и был в состоянии подниматься на высоту 11000 метров [1]. До сих пор в мире нет аналогов пассажирских самолетов, которые смогли бы повторить подобный маневр. 25 мая 1970 года ТУ-144 в полете развил скорость 2150 км/ч и в 2 раза превысил скорость звука [1].

На престижном авиасалоне Ле-Бурже, где присутствовали 300 тысяч зрителей, 3 июня 1973 года ТУ-144 совершал показательный полёт. В это время французский самолёт-разведчик Мираж-3, который проводил съёмку «русского авиачуда», подлетел к нему на минимальное расстояние. Во избежание столкновения, советский экипаж совершил рискованный манёвр – перешёл самолет в пике и через несколько мгновений развалился в воздухе на глазах у зрителей. На жилые районы упали фрагменты авиалайнера. Пять жилых домов были разрушены, а ещё 20 домов повреждены. В этой страшной авиакатастрофе все шесть человек, нахо-

дившихся на борту ТУ-144 погибли. Были жертвы и среди зрителей: восемь человек, которые пришли на авиашоу и находились на земле, включая трёх детей; 25 зрителей на земле, получившие ранения разной сложности [2].

Несмотря на случай в авиасалоне Ле-Бурже, впоследствии ТУ-144 совершил свой первый регулярный рейс «Москва – Алма-Ата» под номером 499. Полет состоялся 1 ноября 1977 года. За полтора часа на высоте 16000 метров со средней скоростью 2200 км/час им было преодолено расстояние в 3260 км. Самолет выполнял регулярные перелеты до 23 мая 1978 года. Полеты проводились четыре раза в месяц, на борту находилось не более 80 пассажиров. Цена билета на ТУ-144 составляла 68 рублей (на обычном дозвуковом самолете – 48 рублей), но услуга пользовалась популярностью. На самолете были предусмотрены 11 мест первого класса, что предоставляло удобства для пассажиров [3].

Впервые в истории отечественной гражданской авиации питание на борту ТУ-144 подавали в индивидуальной упаковке на подносах, сервированных на земле. Всем пассажирам на данном авиарейсе ставили штамп в паспорте: «летал на ТУ-144». Пилоты Аэрофлота летали на таких самолетах лишь вторыми пилотами, командирами воздушного судна всегда назначались летчики-испытатели конструкторского бюро «Туполев» [1].

Модернизированный ТУ-144 совершал испытательный рейс, который состоялся 23 мая 1978 года. На борту произошло возгорание из-за неисправности топливной системы и экипажем было принято решение совершить вынужденную посадку в открытом поле недалеко от города Егорьевск Московской области. Посадка была жесткой и поэтому авиалайнер почти полностью сгорел. Удалось спастись лишь шести членам экипажа из восьми. В связи с этим авиакомпания «Аэрофлот» прекратила пассажирские авиаперевозки на данного типа самолетах с 1 июня 1978 года [1].

За время регулярной эксплуатации сверхзвуковому лайнеру ТУ-144 удалось установить 13 мировых рекордов. Летчики авиакомпании «Аэрофлот» выполнили на данных самолетах 55 рейсов и перевезли 3284 пассажира. Данная модель

авиалайнера активно использовалась для грузоперевозок, тренировочных и испытательных полетов [3].

Таким образом, в ходе разработки ТУ-144 его создателям удалось решить целый ряд научно-технических проблем в области дозвуковой и сверхзвуковой аэродинамики, теплозащиты, прочности и металлургии. Самолет опередил свое время на десятилетия, его внешний облик и сегодня поражает воображение. В г. Жуковский 10 августа 2019 года был установлен памятник сверхзвуковому самолёту ТУ-144. Новейшие разработки, которые применялись при создании и эксплуатации данного авиалайнера, могут быть использованы для возрождения сверхзвуковой гражданской авиации в России на современном этапе.

Список литературы

1. Затучный А.М. Турбовинтовые самолёты ТУ-95/ТУ-114/ТУ142/ ТУ-95МС / А.М. Затучный, В.Г. Ригмант, П. М. Синеокий. – М.: Полигон-пресс, 2017. – 600 с.
2. Боргест Н.М. Краткий словарь авиационных терминов / Н.М. Боргест, В.А. Комаров, А.И. Данилин. – М.: МАИ, 1992. – 219 с. EDN TWDBEZ
3. Черемухин Г.А. Дальше. Выше. Быстрее: воспоминания о работе в авиапромышленности, о технике и её создателях / Г.А. Черемухин; под ред. Н.Г. Георгиевой. – М.: Проспект, 2011. – 443 с.