

---

## О НЕКОТОРЫХ КРУПНЕЙШИХ АВИАКАТАСТРОФ В ИСТОРИИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

---

Ольга Щипакина

Публикуемая статья не претендует на исчерпывающее освещение затронутого вопроса. Работу следует рассматривать лишь как результат проведенного автором исследования и попытки собрать в единую базу данных информацию о наиболее крупных авиакатастрофах в период интенсивного развития советской авиации. Авиакатастрофы явления, порождающие обычно самые разнообразные слухи. Особенно это относится к советскому периоду, когда подобные случаи тщательно скрывались. Довольно большое количество происшествий того периода известно лишь немногим специалистам. В настоящее время появилась возможность собрать информацию о трагических страницах в истории советского воздушного транспорта.

Первые авиакатастрофы произошли практически сразу же после начала эры воздухоплавания, то есть в конце XIX века. На заре авиации аварии летательных аппаратов рассматривались как нечто само собой разумеющееся. Авиаторами становились смельчаки, у которых тяга к неизведанному превышала инстинкт самосохранения. Несмотря на многочисленные жертвы, авиация развивалась и наступил момент, когда появились коммерческие рейсы. В тридцатых годах XX столетия пассажирские самолеты имели небольшую вместимость. В те годы основной причиной катастроф была – разрушение самолета в воздухе или на земле. Взрывался двигатель (Муромов 2004, 3).

После Второй Мировой войны гражданская авиация во всем мире развивается стремительно. Развитие в послевоенные годы международной гражданской авиации было связано с внедрением в авиационную технику реактивных двигателей. Наступала эра реактивных самолетов. Развитие гражданской авиации в эти годы шло трудно и драматично. Катастрофы в разных странах реактивных пассажирских са-

молетов в период их становления, требовали нахождения более надежных и безопасных в эксплуатации технических решений (Виноградов, Пономарев 1991, 207).

Первый реактивный самолет был создан в Великобритании. Он был назван «Комет». 2 мая 1952 года Британская авиационная компания начала регулярную эксплуатацию самолета на международных авиалиниях. Самолет зарекомендовал себя с хорошей стороны. Но весной 1954 года лайнер, взлетев с римского аэродрома, через тридцать минут после старта рухнул в море. Никакой информации от экипажа служба управления воздушным движением римского аэропорта не получила. Разрушение самолета произошло почти мгновенно. За этой катастрофой последовала другая. Служба безопасности воздушных сообщений Великобритании вынуждена была приостановить эксплуатацию самолетов «Комет». Потребовалось время и усилия многих специалистов, чтобы установить причину катастроф: разрушение конструкции произошло из-за усталости металла (Виноградов, Пономарев 1991, 209).

Конструкторы СССР и США первые реактивные пассажирские самолеты создавали на основе хорошо зарекомендовавших себя в эксплуатации боевых реактивных самолетов: в СССР на основе бомбардировщика ТУ-16, в США – на основе военно-транспортного самолета фирмы – Боинг. Полет первого советского пассажирского реактивного самолета ТУ-104 состоялся 10 июля 1955 года, а американского авиалайнера Боинг-707 в декабре 1957 года. При вводе в эксплуатацию реактивной техники в мировую гражданскую авиацию, обеспечение безопасности полетов было главным требованием Конвенции международной гражданской авиации (Виноградов, Пономарев 1991, 230).

В эти годы основным стержнем деятельности авиационной промышленности передовых

стран мира начинает становится продукция для гражданской авиации. К концу двадцатого столетия число гражданских самолетов в мировой авиации приблизилось к 400 тысячам, а число пилотов возросло до 600 тысяч. Ведущей фирмой мира в деле создания пассажирских самолетов является американская фирма – Боинг (Виноградов, Пономарев 1991, 370). В СССР развитие пассажирской авиации связано с именами конструкторов: Антонова, Ильюшина, Туполева, Яковлева. В шестидесятые годы в Советском Союзе широко внедрялась реактивная техника, которая открыла новую эру в развитии воздушного транспорта. С началом эры массовых авиаперевозок число авиакатастроф и количество жертв начали стремительно расти. Связано это было как с ростом числа авиаперевозок, так и с увеличением средней вместимости авиалайнеров. Не смотря на катастрофы, новую технику необходимо было внедрять, так как только при массовой эксплуатации в полной мере выясняются достоинства и недостатки самолета и происходит естественный отбор (Шейнин, Козловский 1972, 174).

Важное место в развитии научно-технического прогресса советской гражданской авиации тех лет занял самолет АН-10. Этот самолет создавался для перевозки большого количества пассажиров на сравнительно короткие расстояния. В те годы аэродромы многих городов имели грунтовые взлетные полосы и не могли принимать большие лайнеры. Стране нужна была машина способная эксплуатироваться на грунтовых полосах и перевозить при этом как можно больше пассажиров и груза. Такой самолет был создан в Киеве в конструкторском бюро под руководством О. Антонова. Свой первый полет АН-10 совершил в 1957 году (Виноградов, Пономарев 1991, 214). Начало регулярной эксплуатации АН-10 проходило благополучно. Самолет нравился пилотам и пассажирам. Но в ноябре 1959 года при заходе на посадку в аэропорту Львова самолет потерпел катастрофу, он сгорел. Причины установлены не были, черных ящиков в те времена не существовало. Через три месяца произошла еще одна катастрофа, так же недалеко от Львова. Стало ясно, что дальнейшая эксплуатация возможна только после устранения причин случившегося. В результате проделанной работы

появилось убеждение, что причиной падения самолетов стало обледенение. В 1962 году в Аэрофлоте работало 75 самолетов АН-10. 18 мая 1972 года развалился на куски самолет, летевший из Москвы в Харьков. Погибли и пассажиры и экипаж. Среди пассажиров был популярный артист В. Чистяков, специальный корреспондент газеты «Правда» Н. Александрова, иностранцы. Катастрофа произошла в 12 км от Харькова. Самолет шел на посадку и разрушился в воздухе. Погибло 116 человек. Ученые и специалисты назвали причину катастрофы – усталость металла. После этой катастрофы, эксплуатация всех АН-10 была немедленно прекращена (Якубович 2001, 192). В очень тяжелом положении оказались авиапредприятия, основу парка которых составляли именно эти самолеты. Авиаторы МССР получили первый самолет АН-10 весной 1961 года. Он стал основным транспортным воздушным лайнером, на котором выполнялось до 80% грузопассажирских перевозок. Только на линии Кишинев-Москва в 1970 г. было перевезено свыше 178 тысяч человек (Ермолаев, Фрейдлин 1983, 13). Самолеты АН-10 были заменены на ТУ-134. К весне 1973 г. практически все потери парка в СССР были восполнены. Развитие воздушного транспорта вызвало острую потребность в реактивных самолетах на коротких местных линиях, пригодных для эксплуатации на небольших грунтовых аэродромах. Такой самолет был создан в конструкторском бюро Яковлева – ЯК-40 (Шейнин, Козловский 1972, 20). Авиаторы МССР получили самолет ТУ-134 в 1971 г., а первые самолеты ЯК-40 появились в республике в 1972 г (Ермолаев, Фрейдлин 1983, 26).

Вопрос о безопасности полетов в авиации никогда не снимался с повестки дня, но в те годы он встал особенно остро. 21 марта 1973 г. вышло Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по повышению безопасности полетов»<sup>1</sup>. В связи с этим, на основании распоряжения Первого заместителя министра гражданской авиации СССР А.И. Семенкова группой специалистов из министерства в период с 29 мая по 6 июня 1973 г. была проведена проверка хода выполнения плана организационно-технических мероприятий по повышению безопасности полетов в Мол-

<sup>1</sup>ANRM, F. 3266, inv. 1, d. 259, f. 7.

давском управлении гражданской авиации. В Национальном архиве Республики Молдова сохранились документы освещающие результаты работы этой группы. Один из документов уместно привести в данной работе. Он составлен в июне 1973 года и подписан группой специалистов Министерства гражданской авиации СССР:

«Справка по результатам проверки Молдавского управления гражданской авиации

Руководство управления и командно-руководящий состав предприятий проделали определенную работу по обеспечению безопасности полетов.

Но состояние безопасности полетов в Молдавском управлении гражданской авиации еще не отвечает требованиям решения коллегии Министерства гражданской авиации СССР от 26 августа 1971 г. и 28 сентября 1972 г.

В управлении из года в год продолжают иметь место летные происшествия и предпосылки к ним. За период с 1963-1973 годы в управлении произошло 7 тяжелых летных происшествий и 27 поломок»<sup>2</sup>.

Аэропорт-это сложное хозяйство. В него входят десятки различных служб, которые в той или иной степени участвуют в технологическом процессе работы гражданской авиации. От четкой, слаженной работы каждой службы зависит безопасность полетов. Важным звеном обеспечения безопасности полетов является служба по руководству движением самолетов. Диспетчер становится заметной фигурой в аэропорту. От его работы зависят сотни жизней людей (Ермолаев, Фрейдлин 1983, 20). Из-за ошибки диспетчера 11 августа 1979 года произошла катастрофа под Днепродзержинском. Это была одна из крупнейших катастроф мира. Общее число погибших – 173 человека. В тот день столкнулись в небе два самолета ТУ-134. Первый Белорусского управления гражданской авиации, выполнявший рейс Ташкент-Минск. На борту лайнера было 84 человека, в том числе и 17 футболистов из известной в те годы команды «Пахтакор». Второй самолет Молдавского управления следовал из Челябинска в Кишинев, на борту 89 человек, в том числе шесть членов экипажа: Тараненко

Алексей (командир корабля), Тарасенко Валентин (второй пилот), Бутырский Владимир (бортинжнер), Иващенко Анатолий (штурман), бортпроводники – Балан Мария и Гонца Александр. Самолет подлетал к Днепродзержинску, была сплошная облачность и летели строго выполняя указания диспетчера. К тому времени в этом воздушном секторе скопилось 28 самолетов – над городом пересекаются 14 воздушных трасс. Ситуация осложнялась тем, что в тот день собирался лететь к отдыхающему в Крыму Л. Брежневу К. Черненко, для которого с утра держали открытым один из эшелонов. Маршруты двух лайнеров пересеклись в 13 часов 35 минут по московскому времени. Ошибка произошла потому, что старший диспетчер отвлекся лишь на несколько секунд. Первым про катастрофу сообщил командир самолета АН-2, находившегося в том районе. Он увидел как летели в воздухе части самолета, вещи, люди. Молдавский ТУ-134 врезался под углом 95 градусов в белорусский лайнер. Ничто не могло предотвратить трагедию: оба самолета шли в облаках, пилоты не имели возможности визуально обнаружить друг друга и отвернуть в сторону. Трагедия произошла в субботу, но лишь во вторник в белорусских и молдавских республиканских газетах появились соболезнования. Центральные газеты отмалчивались и только 18 августа газета «Советский спорт» поместила заметку ТАСС о прошедших в Ташкенте похоронах футболистов команды «Пахтакор».

Правительственная комиссия установила, что в столкновении повинны диспетчеры службы контроля воздушного движения Харьковской зоны, в ведении которой был воздушный узел Днепродзержинска. Через девять месяцев состоялся суд, на скамье подсудимых оказались диспетчеры Жуковский и Сумской. Каждого приговорили к 15 годам лишения свободы (Запорожец 2004, 427).

В заключении необходимо отметить, что развитие советской гражданской авиации, частью которой была гражданская авиация МССР, в середине прошлого века было связано с внедрением в авиационную технику реактивных двигателей. Для воздушного транспорта наступила эпоха реактивных самолетов. Именно в те годы был заложен фундамент новой материально-технической базы гражданской

<sup>2</sup> ANRM, F. 3266, inv. 1, d. 259, f. 7.

авиации. Быстрыми темпами возрастали количество воздушных линий и дальность пассажирских перевозок. Авиаторы МССР в тот период получили новые комфортабельные самолеты, что открыло реальную возможность осуществлять воздушные сообщения как за пределы республики, так и на местных линиях. В шестидесятые годы прошлого века были организованы регулярные полеты в города республики: Кахул, Вулкэнешты, Чадыр-Лунга, Леова, Бэлць, Каменка, Сорока (Ермолаев, Фрейдлин 1983, 13). Воздушный транспорт стал массовым. С ростом числа авиаперевозок число авиакатастроф и количество жертв ста-

ло расти. В советское время подобные случаи тщательно скрывались и информация о трагических происшествиях на воздушном транспорте, происходивших в те далекие годы, можно получить только в наши дни.

Внедрение реактивной техники затронуло сотни предприятий, сотни тысяч людей, заставило изменить многие технологии. Главная задача, которую необходимо было решить в тот период – обеспечение безопасности полетов. Именно это было наиболее важным в годы введения в гражданскую авиацию реактивных самолетов.

### Библиография

- Виноградов, Пономарев 1991:** Р. Виноградов, А. Пономарев, Развитие самолетов мира (Москва 1991).  
**Запорожец 2004:** В. Запорожец, Крылья Молдовы (Кишинев 2004).  
**Ермолаев, Фрейдлин 1983:** Е. Ермолаев, И. Фрейдлин, Горизонты авиаторов Молдавии (Кишинев 1983).  
**Муромов 2004:** И. Муромов, 100 великих авиакатастроф (Москва 2004).  
**Шейнин, Козловский 1972:** В. Шейнин, В. Козловский, Проблемы проектирования пассажирских самолетов (Москва 1972).  
**Якубович 2001:** Н. Якубович, Все самолеты О. Антонова (Москва 2001).

### Unele considerente privind cele mai mari catastrofe din istoria aviației civile

#### *Rezumat*

Catastrofele aviatice sunt un fenomen, în jurul cărora apar cele mai diverse zvonuri. În mod special, acestea se referă la catastrofele aviatice de proporții, din perioada sovietică. Astfel de informații erau trecute la compartimentul „strict secret” și erau cunoscute numai de specialiștii din domeniu. Scopul acestui articol este de a depista, în baza materialelor de arhivă și literatura de specialitate, și informa despre cele mai mari catastrofe aviatice din perioada sovietică în RSSM.

### Data about several biggest air crashes from the history of civil aviation

#### *Abstract*

Air crashes are among the phenomena surrounded by most rumors. They refer especially to large proportions air crashes from the soviet period. This information was classified as „top secret” and was known to the specialists from the field only. The aim of this article is to elucidate, based on archival documents and special literature, and inform about the most important air crashes from the Moldavian SSR in the soviet period.

01.03.2010

Ольга Щипакина, Национальный музей археологии и истории Молдовы, ул. 31 Августа 1989, 121А, МД-2012, Кишинэу, Республика Молдова