

ИЗ ИСТОРИИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В РОССИИ

Состояние аварийности в строевых частях и ВУЗах ВВС РККА за 1926/1927 учебный год



Продолжение. Начало в №6-2007

Общую оценку состояния аварийности в советских Военно-воздушных силах в середине 1920-х гг. дает ежегодная «Книга аварий и катастроф в строевых частях и ВУЗах в ВВС РККА», являвшаяся наряду с рабочими протоколами заседаний наиболее важным документом

Центральной авиационной комиссии (ЦАК) ВВС. Согласно ее данным в течение учебно-боевого 1926/1927 года в ВВС РККА произошло 295 аварий и катастроф (табл.1).

Официально была зарегистрирована 21 воздушная авария со смертельным исходом летного состава, в которой погибло 33 человека и полностью уничтожено (разбито или сгорело) 23 аппарата (табл. 2, 3).

В авариях также пострадали 64 летчика и членов экипажа, получившие ранения различной тяжести, в их числе начальник Управления ВВС Белорусского военного округа военлет А.Т. Кожевников. 18 мая 1927 г. во время совершения посадки пилотируемый им самолет «Юнкерс-17» потерял скорость и соскользнул на крыло. От удара о землю аппарат разбился, летчик получил тяжелые ранения и ушибы. В результате один из талантливых красных

военных летчиков периода Гражданской войны по состоянию здоровья был вынужден временно перейти на преподавательскую работу в Академию ВВФ им. проф. Н.Е. Жуковского. В октябре 1935 г. он вступил в командование ВВС военного округа, но через несколько лет его необоснованно обвинили в антисоветской деятельности и приговорили к расстрелу.

Не избежали аварий и другие известные советские летчики, в их числе: Б.А.Туржанский (первый Герой Советского союза за боевые заслуги, 1936 г.), В.С.Рутковский (и.д. помощника главного инспектора ГВФ СССР), В.О.Писаренко (летчик-инструктор НИИ ВВС, авиаконструктор), С.А.Леваневский (будущий полярный летчик, Герой Советского Союза, 1934 г.), В.П.Чкалов (будущий комбриг, Герой Советского Союза, 1936 г., мастер высшего пилотажа) и др.

Легенда советской авиации 1930-х гг. комбриг В.П. Чкалов



Начальник Управления ВВС Белорусского военного округа (1926 – 1927 гг.) военлет А.Т. Кожевников



Таблица 1. Количество аварий и катастроф в строевых частях и летных школах ВВС РККА в 1926/1927 учебном году

| Военные округа (флота) Месяца | УВВС | МВО | БВО | ЛВО | УВО | САВО | СибВО | СКВО ККА | ПриВО | БФ | ЧМ | ВСЕГО |
|-------------------------------|------|-----|-----|-----|-----|------|-------|----------|-------|----|----|-------|
| Октябрь 1926 | 1 | 5 | 1 | 1 | 6 | 1 | - | - | - | - | 2 | 17 |
| Ноябрь 1926 | - | 5 | 1 | - | 6 | - | - | - | - | - | 1 | 13 |
| Декабрь 1926 | 1 | 3 | 2 | - | 4 | - | - | - | - | - | - | 10 |
| Январь 1927 | - | 2 | 4 | 2 | 7 | - | - | - | - | - | 2 | 17 |
| Февраль 1927 | - | 8 | 5 | 2 | 6 | - | 1 | - | - | - | - | 22 |
| Март 1927 | 1 | 6 | 2 | 3 | - | - | - | 1 | - | 1 | 1 | 15 |
| Апрель 1927 | - | - | 1 | - | 6 | 1 | - | 1 | - | - | - | 9 |
| Май 1927 | 1 | 8 | 4 | - | 6 | 1 | - | - | - | - | 4 | 24 |
| Июнь 1927 | 1 | 12 | 11 | 6 | 15 | 1 | 2 | 3 | - | - | 1 | 52 |
| Июль 1927 | 1 | 10 | 7 | 11 | 9 | - | - | 1 | 2 | - | 3 | 44 |
| Август 1927 | - | 19 | 1 | 2 | 7 | - | - | 3 | - | 2 | - | 34 |
| Сентябрь 1927 | - | 14 | 7 | 4 | 11 | - | 1 | 1 | - | - | - | 38 |
| ИТОГО | 6 | 92 | 46 | 31 | 83 | 4 | 4 | 10 | 2 | 3 | 14 | 295 |

Таблица 2. Количество аварий и катастроф со смертельным исходом (в строевых частях и летных школах)

| Военные округа (флота) Месяца | УВВС | МВО | БВО | ЛВО | УВО | САВО | СибВО | СКВО ККА | ПриВО | БФ | ЧМ | ВСЕГО |
|-------------------------------|------|-----|-----|-----|-----|------|-------|----------|-------|----|----|-------|
| Октябрь 1926 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Ноябрь 1926 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Декабрь 1926 | - | - | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 |
| Январь 1927 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Февраль 1927 | - | 2 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | 3 |
| Март 1927 | - | 1 | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 1 | 3 |
| Апрель 1927 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Май 1927 | - | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 |
| Июнь 1927 | - | - | 1 | 1 | - | 1 | - | - | - | - | - | 3 |
| Июль 1927 | - | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 |
| Август 1927 | - | 3 | - | - | - | - | - | 1 | - | - | 2 | 6 |
| Сентябрь 1927 | - | 1 | - | - | 1 | - | - | - | - | - | - | 2 |
| ИТОГО | - | 9 | 4 | 1 | 1 | 1 | - | 1 | - | 1 | 3 | 21 |

23 июня 1927 г. в ходе опытных испытаний потерпел аварию новый отечественный самолет типа «И-1» (ИЛ-400бис) конструкции Поликарпова – Косткина – Попова. Согласно проведенному по данному факту служебному расследованию, отраженному в акте Московской окружной аварийной комиссии ВВС от 18 августа 1927 г. № 23/с, установлено (далее приводится по документу): «Летчик [М.М.] Громов получил приказание испытать поступивший в НИИ [Научно-исследовательский институт ВВС] 18 апреля другой самолет И-1 [первый экземпляр самолета был испытан летчиком А.И. Жуковым] на правый и левый штопор и на другие фигуры высшего пилотажа. Было заранее установлено, что сначала будет делаться правый штопор и не более 4–5 витков. В этот полет было при-

казано Громову взять с собой парашют [один из первых примеров в отечественной практике]. Забрав высоту по альтиметру около 2200 м, Громов ввел нормально самолет в правый штопор. После 5 витков штопора Громов начал выводить самолет в нормальный полет, для чего поставил ручку нейтрально и немного от себя и левую ногу до отказа. После этого применял несколько приемов вывода из штопора, т.е. давал ручку и больше от себя и меньше и ставил ее нейтрально, самолет продолжил штопорить. Затем Громов дал ручку от себя на 10 см, после чего самолет начал делать плоский штопор. Поставив обратно ручку нейтрально, самолет начал штопорить опять более круто. В течение этого времени по показанию Громова самолет сделал 13-15 витков штопора, и было потеряно высоты около



Исполняющий должность помощника главного инспектора Гражданского Воздушного Флота Рутковский Вячеслав Степанович

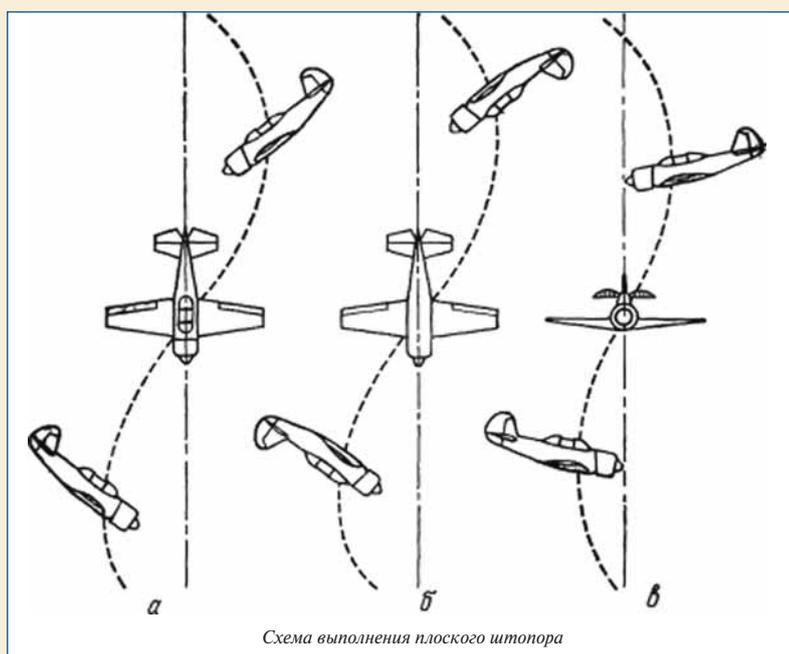


Последнее пристанище летчика

Самолет-истребитель И-1 конструкции Н.Н. Поликарпова, И.М. Косткина и А.А. Попова



Военный летчик М.М. Громов (слева) и аэронавигатор И.Т. Спирин. Январь 1930 г.



Разбитый МР-1
Школы морских
летчиков.
Май 1929 г.



1300 метров. По показанию Громова ручка давила на себя, но с такой силой, что он был в состоянии держать ее одной рукой. У Громова после этого создавалось впечатление, что самолет обычным способом вывести из штопора

нельзя и применять какие-либо другие способы он не решился из-за недостатка времени. Поэтому Громов решил выброситься на парашюте. Во время подготовки к выпрыгиванию самолет сделал еще около 8 витков. После

того как Громов покинул самолет, то сделал еще 2–3 витка и перешел в отрицательное пики и в таком положении с работающим мотором врезался в землю. Аппарат разбит совершенно. Летчик Громов благополучно спустился на парашюте».

В отечественной истории этот факт был признан первым случаем благополучного спасения летчика с использованием ранцевого парашюта. Сам летчик-испытатель М.М. Громов в дальнейшем сделал успешную военную карьеру: Великую Отечественную войну закончил в звании генерал-полковника, Героя Советского Союза.

Положительный пример использования парашюта в аварийной ситуации позволил в дальнейшем полностью оснастить спасательными средствами летные экипажи ВВС. Их отсутствие в

Таблица 3. Перечень катастроф и обстоятельства гибели летчиков (наблюдателей, механиков)*

| № п/п | Воинская часть (школа), военный округ, дата катастрофы | Должность, Фамилия летчика (наблюдателя, механика) | Тип самолета | Состояние аппарата | Причины происшествия | Степень виновности | Примечание |
|-------|--|---|----------------------------|--------------------------------------|--|--|---|
| 1. | 5-я Отдельная АЭ (БВО), 8.12.1926 г. | Лет. Савва Лет. Шенец | Фоккер D XI Фоккер D XI | Полностью разбит Полностью разбит | Случайное явление Ошибка летчика | Командование части | В воздухе |
| 2. | 20-й Отдельный АО (МВО), 8.2.1927 г. | Лет. Еремеев Мех. Виноградов Лет. Телицын Мех. Подяповский | Ю-21 Ю-21 | Полностью сгорел Полностью разбит | Ошибка летчика Неисправный аппарат | Летчик Администрация | В воздухе |
| 3. | 43-я Отдельная АЭ (БВО), 8.2.1927 г. | Лет Черевко | Р-1 | Полностью разбит | Ошибка в пилотировании | Летчик Частично командование | Срыв в штопор при развороте в воздухе |
| 4. | 10-й АО (МВО), 2.3.1927 г. | Ком. звена Горбунов | Р-1 | Полностью разбит | Ошибка в пилотировании | 1/2 летчик 1/2 командование | В воздухе |
| 5. | 55-й Отдельный АО (ЧМ), 3.3.1927 г. | Мех. Пржеялговский | Р-1 | Полностью разбит | Ошибка в пилотировании | 1/2 летчик** 1/2 командование | В воздухе |
| 6. | 51-й Отдельный АО (БМ), 27.3.1927 г. | Лет. Гаровский Набл. Крылов | МРЧ | Полностью разбит | Ошибка в пилотировании | 1/2 самолет 1/2 летчик | В воздухе |
| 7. | 2-я ВШЛ (МВО), 31.5.1927 г. | Инстр. Филлипов | Р-1 | Полностью разбит | 1/2 мотор 1/2 летчик | Летчик | Потеря скорости на малой высоте |
| 8. | 52-я АЭ (БВО), 3.6.1927 г. | Лет. Пельцау | Р-1 | Полностью разбит | Ошибка в пилотировании. Атмосферные условия | 1/2 летчик 1/2 командование | Соскользнул на крыло при развороте |
| 9. | 24-я АЭ (УВО), 7.6.1927 г. | Лет. Чапков Набл. Напельков Мех. Соломна | Р-1 | Полностью сгорел | Не установлено | При полном разгоне самолет соскользнул на крыло и перешел в штопор на высоте 250–300 м | |
| 10. | 40-я Отдельная АО (САВО), 7.6.1927 г. | Мл. лет. Букша Ст. лет-набл. Макаров | Ю-21 | Полностью разбит | Не установлено | Переход самолета в штопор | |
| 11. | 21-й АО (ЛВО), 20.6.1927 г. | Мл. лет. Процко Красноарм. Ткачук | Р-1 | Полностью разбит | Ошибка летчика | Летчик | Штопор на малой высоте |
| 12. | 5-я АЭ (БВО), 1.7.1927 г. | Мл. лет. Дедов | Фоккер D XI | Полностью разбит | Неисправный аппарат | Самолет | Поломка плоскости в воздухе |
| 13. | 30-я АЭ (МВО), 31.7.1927 г. | Лет. Лашецкий | Р-1 | Полностью сгорел | Ошибка летчика | 1/2 командование 1/2 летчик | При взлете самолет развернуло, потерял скорость и загорелся |
| 14. | 70-й АО (ККА), 1.8.1927 г. | Лет. Скалкин | И-2 | Полностью разбит | Самолет | Не установлено | В воздухе |
| 15. | 2-я ВШЛ (МВО), 6.8.1927 г. | Уч.-лет. Ипифан | У-1 | Полностью разбит | Ошибка летчика | Летчик | В воздухе |
| 16. | 7-я АЭ (МВО), 10.8.1927 | Ком. звена Крылов | Мартин-сайд F-16 | Полностью разбит | Самолет | Снабжение | В воздухе |
| 17. | Сводный ав. отряд (БМ), 12.8.1927 г. | Лет. Михайльский Набл. Иванов | Ю-20 | Полностью разбит | Не установлено | В воздухе | |
| 18. | Сводный ав. отряд (БМ), 31.8.1927 г. | Лет. Еронкин Моторист Баналов | Ю-20 | Полностью разбит | Не установлено | В воздухе | |
| 19. | 1-я АЭ (МВО), 5.9.1927 г. | Ком. отряда В.А. Элиас | Фоккер D XI | Полностью разбит | Ошибка летчика | Летчик | Из-за неисправности высотомера |
| 20. | 3-я АЭ (УВО), 22.9.1927 г. | Лет. Иванов | Фоккер D XI | Полностью сгорел | Ошибка летчика | Летчик | В воздухе |
| 21. | ВШ возд. боя (МВО), 31.8.1927 г. | Ком. звена Яковалевский Слуш. Тин-Ши-Зын | Р-1 | Полностью разбит | Неисполнение летчиком инструкции | Летчик | В воздухе |

Примечание: * Официально принятая терминология в таблице не изменена.
** Старший летчик Брыкин получил тяжелые ранения.

1920-е гг. чаще всего приводило к гибели наших летчиков. Наглядным подтверждением этого вывода может служить катастрофа аппарата старшего летчика 7-й авиационной эскадрильи Крылова. 10 августа 1927 г. при пилотировании учебно-тренировочного самолета типа «Мартинсайд» F-16 (итальянского производства, № 7724) на участке атаки (высота – 2200 м) у машины сломались и оторвались крылья, фюзеляж перешел в вертикальное пике, его тут же скрутило. Отдельные детали самолета оторвались в воздухе и падали отдельно. Летчик погиб. По заключению ЦАК ВВС РККА: «При наличии парашюта он мог бы спастись». Также было сделано заключение о полной непригодности для дальнейшей эксплуатации данного типа летательного аппарата вследствие большого технического износа имевшихся в нашей стране его аналогов.

Еще осенью 1925 г. на основе анализа ежегодных аварий и катастроф в советской авиации, Центральная авиационная комиссия пришла к выводу, что основными их причинами выступали:

- 1-длительный перерыв в полетах летного состава;
- 2-перегрев мотора в воздухе вследствие недостаточной емкости радиатора (в зимних условиях);
- 3-нарушение Инструкции по производству полетов;

4-растерянность летчиков (в ходе пилотирования самолета);

5-непереносимость отдельными пилотами больших перегрузок в полете. 3 июля 1925 г. при выполнении учебного задания «упражнение на штопор» вследствие последнего обстоятельства ученик 1-й военной школы летчиков (Кача) Горюнов потерял сознание, что привело к крушению самолета «У-1» (№ 277 шк.) и тяжелым ранениям молодого летчика.

Основные причины аварий в строевых частях ВВС РККА за 1926/1927



Летчик-испытатель Московского авиазавода № 1 Жукот А.И



Авария самолета-разведчика P-1. 1920-е гг.

Таблица 4. Причины происшествий в строевых частях ВВС РККА (1926/1927 гг.)

| Месяцы | Повреждения материальной части (степень ремонта) | | | | Причины происшествий | | | | Всего происшествий |
|------------------|--|----------------|--------------------|---------------------|-----------------------------|----------------------------|--|-----------|--------------------|
| | Малый ремонт | Средний ремонт | Капитальный ремонт | Ремонту не подлежит | Ошибка летчика | Вина командования (админ.) | Техн. вопросы, снабжения, оборудования | Иные | |
| Октябрь 1926 г. | - | 4 | 3 | 2 | 3 – полн. 4 – 1/2 | 2 – полн. 3 – 1/2 | 1 – 1/2 | - | 9 |
| Ноябрь 1926 г. | - | - | 2 | 1 | 1 – полн. 1 – 1/2 | 1 – ? | 1 – полн. | | 3 |
| Декабрь 1926 г. | - | 3 | 1 | 1 | 2 – полн. 1 – 1/2 | 1 – полн. 2 – 1/2 | 1 – 1/2 | | 5 |
| Январь 1927 г. | 3 | 1 | 6 | - | 5 – полн. 4 – 1/2 | 4 – 1/2 | 1 – полн. | | 10 |
| Февраль 1927 г. | 2 | 6 | 2 | 5 | 7 – полн. 6 – 1/2 | 4 – 1/2 | 1 – полн. 2 – 1/2 | 1 | 15 |
| Март 1927 г. | | 2 | 4 | 4 | 5 – полн. 4 – 1/2 | 4 – 1/2 | 1 – полн. | | 10 |
| Апрель 1927 г. | - | 1 | 3 | - | 2 – полн. | | | 2 | 4 |
| Май 1927 г. | 2 | 1 | 10 | 5 | 11 – полн. 2 – 1/2 | 3 – 1/2 | 3 – полн. 1 – 1/2 | 1 | 18 |
| Июнь 1927 г. | 4 | 9 | 16 | 8 | 28 – полн. 4 – 1/2 | 4 – 1/2 | 1 – полн. | 4 | 37 |
| Июль 1927 г. | 2 | 2 | 13 | 13 | 20 – полн. 6 – 1/2 | 5 – 1/2 | 1 – полн. 1 – 1/2 | 3 | 30 |
| Август 1927 г. | - | - | 6 | 9 | 8 – полн. 1 – 1/2 | 1 – 1/2 | 1 – полн. | 5 | 15 |
| Сентябрь 1927 г. | - | 5 | 10 | 12 | 19 – полн. 5 – 1/2 | 1 – 1/2 | 2 – полн. 2 – 1/2 | 2 | 27 |
| ИТОГО | 13 | 34 | 76 | 60 | 111 – полн. 38 – 1/2 | 3 – полн. 32 – 1/2 | 12 – полн. 8 – 1/2 | 18 | 183 |

учебный год наглядно отражены в табл. 4.

В целом можно сделать вывод, что в указанном году большинство аварий (71%) произошло по вине летного состава с потерей (полностью или частично) 133 аппаратов (72%).

Для сравнения рассмотрим состояние аварийности в ведущих государствах мира того периода. Только в течение учебного 1925/1926 года в Великобритании произошло 262 воздушные аварии, в которых погибло 68 человек, в Северо-американских соединенных штатах (САСШ) годом ранее было зафиксировано 43 аварии в воздухе со смертельным исходом (погиб 71 человек). Статистика невозвратных потерь в ВВС

РККА была заметно ниже: 1923/1924 г. – 26 чел., в 1924/1925 г. – 29 чел., в 1925/1927 г. их численность возросла до 33 чел. летного и технического состава. Оценивалась не только схожесть типов летательных аппаратов, но и число аварий на общее количество полетного времени. Вопросы воздушной безопасности в советской авиации на фоне состояния дел в других странах (САСШ, Великобритании, Италии, Польше и др.) выглядели значительно лучше. Не последнюю роль здесь сыграла хорошо налаженная организация летной работы в ВВС РККА, а также учет прошлых ошибок и стремление их избегать впредь.

Алексей ЛАШКОВ,
кандидат исторических наук



Фотография учлета возле разбитого им самолета на "доске позора" одной из летных школ