



Тема: **Безопасность**

Информация от полковника в отставке **Авдеева Виталия Витальевича**, заслуженного военного летчика РФ, выпускника АВВАКУЛ 1969 года. Закончил службу Начальником СБП 14 ОА ПВО, Новосибирск.

Личный опыт, не ставший достоянием гласности, возможно поможет летчикам выйти из опасной ситуации, так как по этой причине ранее было множество катастроф. Возможно, если летчики-испытатели сочтут информацию полезной и подтвердят это в реальных полетах, то внесут необходимые изменения в инструкции летчику.

Суть вопроса: 1982-83годы, Омск, самолёт **Ту 128**, день СМУ.

После взлета и уборки закрылков, произошел отказ в результате чего левый закрылок полностью убрался, правый остался в выпущенном взлетном состоянии - 15 градусов. Двигатели работали на полном форсаже, в результате самолет резко накренило влево с отрицательным углом тангажа. По наитию я сразу понял, что дальнейший рост скорости приведет к катастрофе и несмотря на малую высоту и скорость отключил форсаж и прибрал обороты. Только после этого самолет с полностью отклоненным штурвалом и педалью вправо плавно с потерей высоты вышел в горизонт. Выпуск закрылков ничего не давал, так как предельные концевики на уборку стояли на левой плоскости, а на выпуск - на правой. Причиной отказа был полный срез шлицов на правом валу уборки и выпуска закрылков.

Дальнейший полет выполнил с полностью отклоненными рулями на скорости 400 км\час и даже небольшая прибавка в скорости приводила к левому крену и нехватки рулевых поверхностей на его парирование.

Ключевой момент во всей этой истории - скорость, возможно у каждого самолета существует определенная скорость, на которой рулевых поверхностей хватает для компенсации отказа закрылков? А при ее наращивании самолет становится неуправляемым и терпит в лучшем случае аварию.

Вот эту мысль я и хотел довести до летчиков и конструкторов, которую в свое время, из лишней скромности, не довел даже до летного состава полка.