



Samolot Jak-40 w polskiej służbie. Model użytkowany od drugiej połowy lat 60. miał możliwość krótkiego startu i lądowania



Samolot Tu-154 w barwach bułgarskich linii. Taki model rozbił się w katastrofie pod Smoleńskiem w 2010 roku

Tu-144. Zwycięstwo, czy porażka. Cz.III

Czarne chmury

Katastrofa Tu-144 w czerwcu 1973 roku miała ogromny wpływ na dalsze losy projektu. Z Rosjan jakby uszło powietrze. Część decydentów zaczęła zdawać sobie sprawę, że ten wyścig nie ma szans zakończyć się zwycięstwem. Systemy samolotów działały prawidłowo, co potwierdzał raport komisji śledczej. Nie wystąpiły awarie silnika, nie było też śladów sabotażu, eksplozji ani pożaru i nie znaleziono żadnych usterek, które mogłyby wyjaśnić przyczynę katastrofy. W ZSRR w takich przypadkach mówi się, że załoga stała się zakładnikiem sytuacji. Co ciekawe, wydatki związane z odszkodowaniami i zwroty wszystkich kosztów zostały w całości pokryte przez rząd radziecki. Społeczeństwo radzieckie nie zostało poinformowane o okolicznościach tragedii i musiało zadowolić się powszechnie przyjętą opinią, która nie obciążała winą ani konstrukcji, ani jej konstruktorów. Na tym poprzestano. Dziś z perspektywy czasu możemy przyjąć, że raport radziecko-francuskiej komisji zadawał obie strony. Obarczając winą brawurowe zachowanie pilotów, Rosjanie wybroniли się przed tezą, że samolot jest niebezpieczny. Francuzi z kolei nie musieli się tłumaczyć z obecności Mirage.

Katastrofa przekreśliła szanse na sprzedaż radzieckiego ponaddźwiękowca. Skończyły się także marzenia o eksporcie innych najnowszych maszyn – Jak-40 i Tu-154. Tylko kraje obozu wschodniego były zainteresowane zakupem tych samolotów i raczej nie z własnej woli, a w wyniku zależności relacji politycznych i wytycznych Moskwy. Zarówno Jak-40 jak i Tu-154 zostały zakupione przez Polskę, choć ten pierwszy nie latał w służbie cywilnej lecz był na stanie 36. Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego.

Przykre następstwa paryskiej katastrofy zbiegły się z nadciągającymi nad lotnictwo pasażerskie czarnymi chmurami. W październiku tego samego roku miało miejsce inne istotne wydarzenie. Bliski Wschód pogrążył się w wojnie Jom Kipur. Konflikt nie trwał długo, ale niemal natychmiast kraje OPEC wprowadziły embargo na ropę eksportowaną zarówno do USA, jak i do krajów Europy Zachodniej. To spowodowało niespotykany wcześniej wzrost cen paliw. Pasażerskie samoloty ponaddźwiękowe do oszczędnych nie należały. Gdy cena baryłki wzrosła kilkukrotnie – zwyczajnie stały się nierentowne. W dodatku do głosu doszli ekolodzy, którzy protestowali przeciwko degradacji środowiska, niszczeniu warstwy ozonowej i uciążliwemu hałasowi, wytwarzanemu przez tak potężne maszyny. Nic dziwnego, że ucierpiał nie tylko Tu-144, ale także Concorde. W wyniku protestów społecznych Kongres USA zdecydował się czasowo zamknąć przestrzeń powietrzną dla europejskiego ponaddźwiękowca. Konsorcja lotnicze z całego świata wycofały się z zamówień na zakup tego typu maszyn. Tu-144 zniknął z pola widzenia po katastrofie. Francuzi i Brytyjczycy także zostali ze swoim projektem i mogli liczyć tylko na siebie. Nikt nie chciał kupić nieekonomicznej maszyny, w dodatku trzy razy droższej od Jumbo-Jeta. Odtąd stało się jasne, że jeśli Concorde rozpocznie loty komercyjne to tylko w krajowych barwach producentów: Air France i British Airlines. Amerykański Boeing triumfował ze swoim bardziej ekonomicznym modelem 747. Nie był tak szybki, ale za to jakże pojemny. W dobie kryzysu paliwowego liczył się właśnie ten atut.



Kryzys paliwowy wymusił reglamentację paliw nawet dla samochodów osobowych



Tu-144 rozpoczyna regularne loty. Od 26 grudnia 1975 r. samolot przewoził pocztę i paczki na trasie Moskwa - Alma-Ata

Wreszcie komercyjne loty

Niesprzyjające okoliczności nie mogły w rozumieniu władz sowieckich wpłynąć na tak prestiżowy projekt, jakim był Tu-144. Nadal trwały przygotowania do rozpoczęcia lotów komercyjnych. Nadal odbywały się testy, choć przeprowadzano ich mniej. Wśród partyjnych notabli pojawiła się frakcja przeciwników kosztownej maszyny. Popierali oni Siergieja Iljuszyna, który pracował nad pierwszym szerokokadłubowym samolotem pasażerskim w ZSRR o nazwie Il-86. Tę nowoczesną maszynę zaprezentowano już w maju 1971 roku. Pokaz niewiele zmienił, bowiem najbardziej zagorzali entuzjaści wśród decydentów utrzymali ustaloną wcześniej datę wprowadzenia Tu-144 do służby. Łączyło się to z ogromnymi kosztami, nie tylko związanymi bezpośrednio z badaniami projektu. Na przebudowę czekały radzieckie lotniska i cała infrastruktura. Należało je dostosować do obsługi ponaddźwiękowej maszyny. Dzięki wykonaniu ogromu pracy udało się dotrzymać terminu. Podobnie jak w przypadku pierwszego oblotu maszyny, tak i tym razem zdążono niemal w ostatniej chwili, tuż przed końcem roku. 26 grudnia 1975 r. radziecki samolot ponaddźwiękowy wystartował z moskiewskiego lotniska do swojego pierwszego lotu komercyjnego. Wszystko się zgadzało - był to lot komercyjny. Jednak na pokładzie nie znalazł się żaden pasażer! Cud techniki, duma radzieckiej technologii zamiast pasażerów przewoził ...pocztę. Uznano, że konstrukcja jest nadal niedopracowana i wymaga poprawek, a zezwolenie na loty obywatelom socjalistycznego państwa stanowi zbyt ryzykowne posunięcie.

Musiały minąć jeszcze 2 lata, nim wreszcie udało się uruchomić linię pasażerską. Niestety nie były to loty na trasie Moskwa-Chabarowsk, jak wcześniej zakładano. Przyczyna okazała się prozaiczna - w przeciwieństwie do Concorde'a, Tu-144 nie dysponował wystarczającym zasięgiem lotu. Regularna linia zaczęła funkcjonować jesienią 1977 roku w 60-tą rocznicę Rewolucji Październikowej. Pasażerowie startowali z położonego 40 km na południe od stolicy lotniska Moskwa-Domodiedowo. Ten bardzo nowoczesny wówczas port oddano do użytku w 1965 roku. Choć mniej znany od Szeremietiewa i Wnukowa jest największym lotniskiem w Rosji i takim też był już w czasach ZSRR. Dziś utrzymuje regularne połączenie na ponad 270 kierunkach, co nawet w skali globalnej może imponować.

Trasa, obsługiwana przez zaledwie dwie maszyny Tupolewa, łączyła miasta: Moskwę i Ałmaty. W Polsce na ówczesną stolicę Kazachskiej Republiki Socjalistycznej mówiono Ałma-Ata. Dystans w prostej linii wynosił 3090 km. Dodajmy, że odległość z Moskwy do Chabarowska jest niemal dokładnie dwa razy większa i wynosi 6170 km. Dla Tu-144 stanowiła przeszkodę nie do pokonania. Mały zasięg Tupolewa oraz konieczność poważnej modernizacji sprawiły, że lotom z Moskwy przydzielono tylko jedno lotnisko zapasowe, w Taszkencie. Port lotniczy w stolicy Uzbekistanu leżał 680 km na południowy zachód od Ałmaty.

Wszyscy domyślali się, że Aeroflot od samego początku będzie borykał się z kłopotami technicznymi. Ale niewiele osób przewidywało pojawienie się jeszcze jednego problemu, tym razem logistycznego: braku chętnych na podróżowanie ponaddźwiękową maszyną. Dwugodzinne loty odbywały się tylko raz w tygodniu - we wtorki. Dlaczego osoby podróżujące do Ałmaty preferowały wolniejsze samoloty? Nie chodziło tu o cenę. Bilet na zwykły samolot kosztował 62 ruble, natomiast przelot maszyną ponaddźwiękową, jak podaje Civil Aviation nr 7/1978, to wydatek 83 rubli i 70 kopiejek. Nie istniała więc zbyt duża różnica. Trudno dociec skąd wzięła się końcówka akurat 70 kopiejek, skoro kwota i tak była wzięta z sufitu. Dla Aeroflotu połą-



Reklama Tu-144



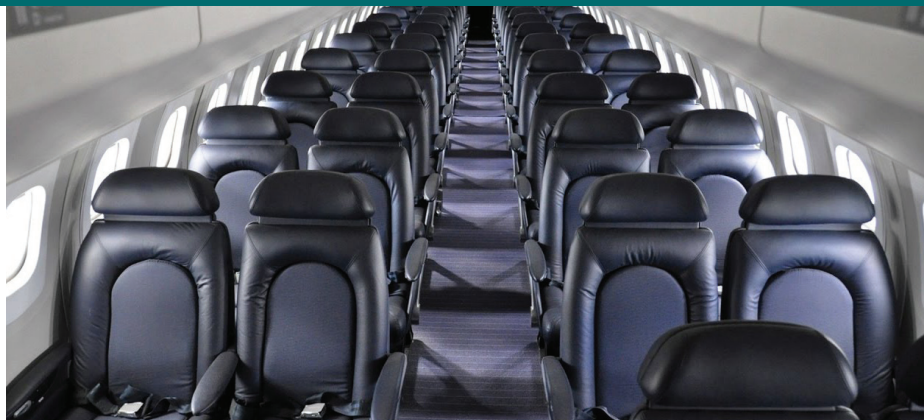
W listopadzie 1977 roku Tu-144 zaczyna latać z pasażerami

czenie było skrajnie nieopłacalne, ale nakazem komunistycznych władz musiano je utrzymywać. Powodem braku chętnych do skorzystania z oferty był po prostu strach. Jak się okazało, niska cena nie zrekompensowała obawy przed tymi niebezpiecznymi lotami mimo, że Aleksiej Tupolew osobiście przekonywał o braku zagrożenia. Co ciekawe, pasażerowie nawet nie wiedzieli, że pilotami rejsowych Tu-144 wcale nie byli pracownicy Aeroflotu. Oni, co najwyżej, pełnili funkcje pomocnicze. Główny nadzór nad maszyną sprawowali nadal piloci testowi Biura Projektowego Tupolewa. W przeciwieństwie do obsługi samolotu Concorde, gdzie piloci siedzieli w firmowych uniformach, załoga Tupolewa miała na sobie dedykowane kamizelki, wyrównujące ciśnienie i maski tlenowe, gwarantujące utrzymanie przytomności w przypadku rozhermetyzowania kabiny. Ale o tym także nie informowano pasażerów.

Tu-144 zaprasza na pokład

Pierwszy lot pasażerski odbył się w listopadzie 1977 roku, lecz już przed startem pojawiły się kłopoty. Rozładowaniu uległy akumulatory mobilnych schodów. Były to elektryczne schody, zaprojektowane konkretnie dla tej maszyny. Napędzane silnikiem elektrycznym, zasilanym akumulatorami, dojeżdżały do drzwi samolotu i pozwalały pasażerom wejść do środka. Dzień wcześniej przeprowadzono ich próbę oraz oficjalny pokaz działania. Za to w nocy nikomu nie przyszło do głowy, żeby doładować akumulatory. Listopad w Moskwie to już temperatury ujemne, nic więc dziwnego, że rano wózek przejechał kilka metrów, po czym odmówił posłuszeństwa. Na oczach kilkuset dziennikarzy, przerażeni pracownicy bezradnie biegali po płycie lotniska szukając rozwiązania. Podczepiono ciągnik holowniczy. Gdy wydawało się, że problem zostanie rozwiązany, ku zdziwieniu oficjeli i rozbawieniu dziennikarzy, urwała się lina. Należało szukać nowej, grubszej liny, a pasażerowie stali na mrozie. Kompletna kompromitacja. Kraj, który buduje szybsze od dźwięku maszyny, teraz nie radzi sobie z urządzeniem o prędkości maksymalnej 3 km/godz. Wreszcie uporano się ze schodami i samolot wystartował, choć znacznie opóźniony.

Jak przebiegały loty pasażerskie Tupolewem? Zacząć należy od tego, że w swojej zmodyfikowanej wersji samolot posiadał 140-150 miejsc. Francuski Concorde dysponował czterema fotelami w rzędzie i w skrajnej konfiguracji oferował 120 miejsc, choć zazwyczaj było ich mniej. W maszynie radzieckiej upchnięto jeszcze piąty fotel. Tym samym układ siedzeń miał system 3+2. Co prawda część kabiny zajmowała pierwsza klasa z rzadziej rozmieszczonymi fotelami, ale było ich niewiele. Znajdowała się ona z przodu samolotu. Tam siedzenia ustawiono w układzie 1+2. Przed każdym fotelem zamontowano stolik, mocowany do fotela poprzedzającego. Był to rzeczywiście niewielki stolik, w przeciwieństwie do półki, oferowanej w dzisiejszych samolotach. Znałło się także miejsce na dwa nieskładane, większe stoliki, pomiędzy miejscami vis-à-vis. Cały kadłub samolotu podzielono na 3 sektory. W pozostałych dwóch sektorach zaprojektowano po pięć miejsc i tylko w wąskim fragmencie kadłuba z tyłu było ich po cztery w każdym rzędzie. Concorde oferował układ 2+2 w dwóch sektorach bez podziału na klasy.



Concorde, kabina pasażerska – 4 fotele w rzędzie

Samojezdne
schody, napędzane
silnikiem zasilanym
akumulatorami



Tu-144, kabina pasażerska. W jednym rzędzie znalazło się miejsce na 5 foteli.



Lot pokazowy



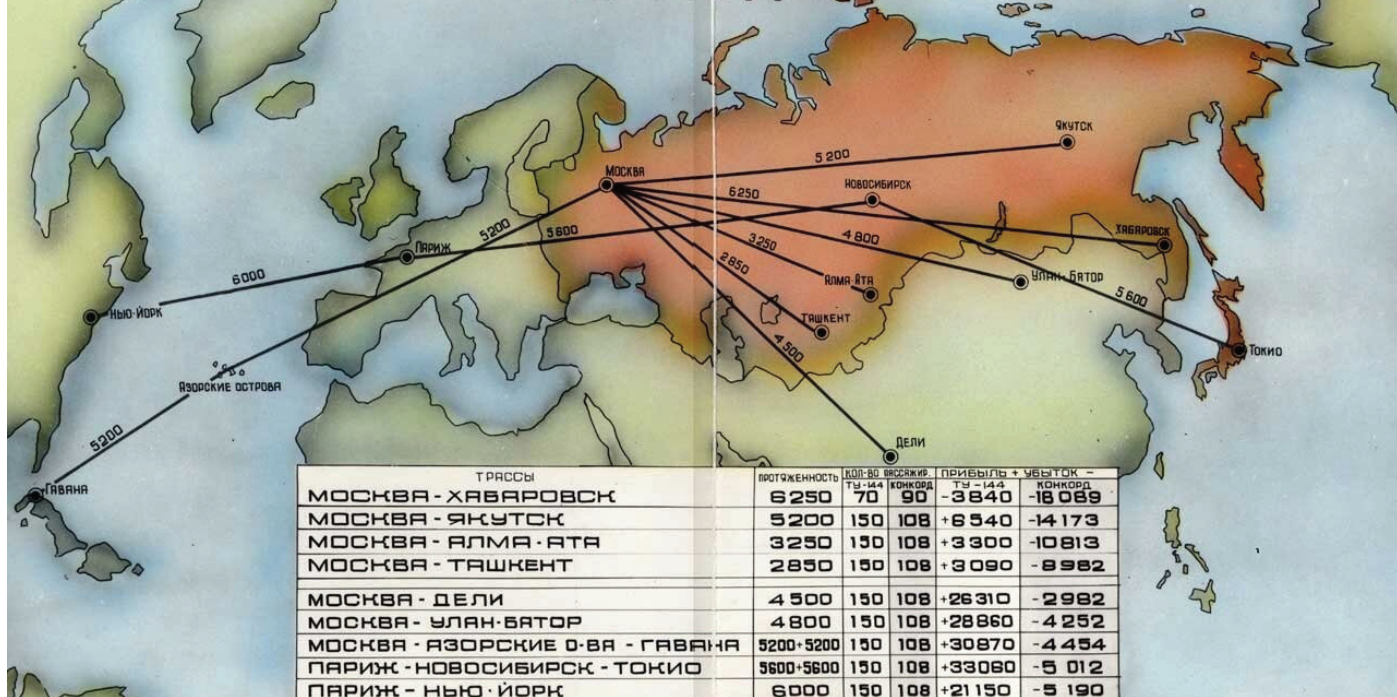
Lot standardowy



Tu-144 Pierwsza klasa - znalazło się także miejsce na większe stoliki

Gęste rozmieszczenie siedzik w Tu-144 spowodowało uciążliwą ciasnotę. Konstruktorzy uznali, że skoro pasażerowie ważą niewiele, to można ich upchnąć. Spójrzmy na liczby. Ciężar startującego samolotu wynosił 180 ton, z czego samo tylko paliwo ważyło ponad 60 ton. Trzydziestu dodatkowych pasażerów to wzrost zaledwie o 2,5 tony. Czas pokazał, że powiększenie liczby miejsc było niefortunnym zabiegiem. Na pokładzie nigdy nie zasiadało więcej, niż 80 osób. Tu-144 wykonał 55 lotów pasażerskich. W ramach tych rejsów przewiózł 3284 pasażerów. Łatwo obliczyć, że średnio jeden kurs zabierał 59,7 obywatela radzieckiego. Wpływy z biletów nie przekraczały 7 tysięcy rubli za podróż w jedną stronę, co nawet w ułamku nie pokrywało kosztów organizacji przelotu. Zatem dlaczego ceny lotu Tupolewem były takie niskie? W realiach Europy Zachodniej wyglądało to zupełnie inaczej. Bilet na przelot samolotem Concorde kosztował 2,5 tysiąca dolarów, co stanowiło dwukrotność ceny przelotu zwykłym Boeingiem. We Francji na podróż ponaddwukowcem mogli sobie pozwolić tylko ludzie zamożni. W państwie socjalistycznym wszyscy obywatele z założenia mieli reprezentować równy poziom zamożności. Klasa ludzi bardzo bogatych nie miała prawa istnieć, więc trudno oczekiwać, by pojawiły się bilety dla takich osób. Zgodnie z założeniami socjalistycznymi ich cena obligatoryjnie musiała być porównywalna z ceną innych biletów. Mówiąc prościej: Concorde miał na siebie zarabiać, natomiast Tu-144 miał gloryfikować i upowszechniać radziecką technikę.

ТРАССЫ ПОЛЕТОВ СВЕРХЗВУКОВЫХ ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ ТУ-144 Д



Planowane trasy. Realizacja planów nigdy nie nastąpiła

Zachował się, i jest łatwo dostępny w sieci, film reklamujący przelot radzieckim samolotem ponadźwiękowym. Widać bez-troskich pasażerów, uśmiechnięte stewardesy, roznoszące egzotyczne posiłki. Na stolikach pojawiają się ananasy, szampan i kawior. Trudno tu o jednoznaczną ocenę, ale najprawdopodobniej film nie był nagrywany w trakcie lotu, lecz w symulowanych warunkach na płycie lotniska. Wystarczy spojrzeć na rozmawiających pasażerów. Z uśmiechem wymieniają uwagi, porozumiewa-jąc się bez żadnego wysiłku. W rzeczywistości taka konwersacja w trakcie lotu była niemożliwa. Dlaczego, wyjaśnia to specyfika systemu napędowego maszyn ponadźwiękowych. Concorde w początkowej fazie lotu, zwiększając prędkość musiał korzystać z dopalaczy. Ich użycie powodowało drastyczny wzrost hałasu w kabinie pasażerskiej, nawet po przekroczeniu bariery dźwięku. Ale po osiągnięciu wymaganych 2 machów dopalacze wyłączano i samolot doskonale radził sobie z utrzymaniem prędkości. W radzieckim Tupolewie takie procedury nie wchodziły w grę. Nawet po uzyskaniu odpowiedniej prędkości, czyli około 2,1 Ma, nie wyłączano dopalaczy, bo w przeciwnym razie maszyna zaczęłaby zwalniać. Dopasacze co prawda pracowały w trybie przelotowym, a nie w trybie maksymalnym, ale hałas w kabinie i tak był nie do wytrzymania. Do tego dochodziła bardzo głośno pracująca klimatyzacja. Widziane na filmie przyjacielskie rozmowy pasażerów raczej nie mogły mieć miejsca w trakcie lotu. Za-pewne podobnie rzecz się miała z wyszukаныmi posiłkami. Choć to zaskakujące, początkowo uznano, że te samoloty w ogóle nie będą miały kuchni. Duża prędkość i krótki czas lotu sugerowały, że ani spożywanie posiłków, ani korzystanie z toalet nie będzie koniecznością. Ostatecznie niewielkie zaplecze kuchenne znalazło swoje miejsce na pokładzie. Podobnie trzy toalety, z których dwie w tylnej części kadłuba miały dość nietypowy kształt. W przedniej części kadłuba znajdowała się tylko jedna to-aleta – po prawej stronie. Obsługiwała pasażerów pierwszej klasy i tylko niewielką część drugiej. Była większa i miała foremny, czteroboczny kształt. Po przeciwnej, lewej stronie znalazło się miejsce na garderobę. Pasażerowie pierwszej klasy zostawiali tam swoje płaszcze. Jednak wszyscy nadal narzekali na brak komfortu. Nie chodziło tylko o uciążliwy hałas i niepokojące wibracje. Bardzo często zdarzały się nieczynne toalety, lampki do czytania nie świeciły, żaluzje okienne samoczynnie opadały, a podsufitka straszyla wiązkami wystających kabli. W przeciwieństwie do większości dzisiejszych samolotów, Tu-144 nie posiadał w kabinie pasażerskiej zamykanych schowków nad głowami pasażerów. Zaprojektowano tam tylko niskie półki, podobne, jak w autobu-sach turystycznych. To wszystko wyraźnie wskazywało, że wersja pasażerska nie była dostatecznie dopracowana. Łącznie, przed wprowadzeniem samolotu do użytku, całkowity czas testowania Tu-144 w czasie lotu wyniósł 756 godzin. To zatrawającą skromna wartość w porównaniu z 5 tysiącami godzin testowania Concorde.

Od samego początku prac planowano, że pomalowana na zielony kolor kabina pilotów otrzyma stanowiska dla trzech człon-ków załogi. Niestety ciągle problemy techniczne spowodowały, że standardem okazała się załoga czteroosobowa. W dodatku cała aparatura nawigacyjna była tak skomplikowana, że jeden z członków załogi poza jej obsługą nie był w stanie nic więcej robić. Z przodu siedzieli obaj piloci, natomiast jeden, lub dwóch pozostałych członków załogi zajmowało miejsca bokiem do kie-



Kabina pilotów w samolocie Tu-144



8 kół w Tu-144 i 4 koła w Concorde

runku lotu. Takie rozwiązanie było powszechne w latach 60. i przeważało aż do późnych lat 80. Widoczność z miejsca pilota była niewielka, by nie powiedzieć żadna. Przestrzeń przed samolotem zasłaniał potężny nos maszyny. W czasie startu i lądowania, a także podczas kołowania na pasie startowym nos znajdował się w opuszczonej pozycji. Dzięki temu piloci mogli obserwować otoczenie. Gdy samolot wzbił się w powietrze, nos podnoszono celem poprawienia własności aerodynamicznych. Wbrew czasem spotykanej opinii ani kabina Tu-144, ani Concorde nie były ruchome.

Radziecki samolot napędzały silniki nieposiadające ciągu wstecznego. Sprawiało to poważne problemy przy lądowaniu. Zastosowano hamulce tarczowe z chłodzeniem wymuszonym. Tarcze nie były duże, ale ich skuteczność poprawiała duża liczba kół, których początkowo maszyna posiadała aż 26. Nie mogło to stanowić dumy dla radzieckich konstruktorów, bowiem francusko-brytyjski Concorde miał tylko 10 kół! Zaopatrzone je w hamulce zdolne pracować nawet przy temperaturze 500 stopni. Posiadały układ ABS, o którym nikt w motoryzacji jeszcze nie myślał. Przy projektowaniu całego układu hamulcowego wykorzystano materiały z włókna węglowego. Konstruktorzy radzieccy nie potrafili poradzić sobie z tym problemem. Druga wersja Tu-144 opierała się tylko na 18 kołach. Z tego powodu Tupolewa zaopatrzone w dwa potężne spadochrony, chowane w tylnej części kadłuba. Stanowiły one dodatkowe zabezpieczenie i w zależności od decyzji pilota można było je wykorzystać. Działały podobnie, jak spadochrony montowane w promach kosmicznych.

Drugi wypadek i koniec przewozów pasażerskich

Okres lotów z pasażerami zakończył się szybciej, niż ktokolwiek mógł przewidzieć. 23 maja 1978 roku testowano poprawioną wersję samolotu z nowymi silnikami Kolesov RD-36-51A. Tu-144D miał już za sobą pięć lotów i była to ostatnia próba. Niebawem maszynę zamierzano przekazać do cywilnej służby w Aeroflocie. Radziecki przewoźnik czekał z nadzieją, bowiem ta poprawiona i bardziej ekonomiczna wersja dawała szanse na realizację połączenia na linii Moskwa – Chabarowsk.

Początkowo test przebiegał bez zakłóceń. Maszyna posłuszenie wykonywała wszelkie polecenia. Nagle, na wysokości 3000 m nastąpił niespodziewany zapłon paliwa w prawym skrzydle. Sytuacja stała się dramatyczna i należało natychmiast lądować. Załoga chciała zawrócić lub wykorzystać jakiś pobliski pas startowy, ale w krótkim czasie całą kabinę wypełnił czarny dym. Nie było czasu na rozwiązania alternatywne, piloci musieli posadzić maszynę na łące. W ten sposób Tu-144 po raz pierwszy i ostatni lądował poza lotniskiem, na miękkim podłożu, bez wysuniętego podwozia. To bezprecedensowe wydarzenie miało miejsce 62 km na wschód od lotniska Moskwa-Domodedowo, 4,5 km od tzw. „dużej betonki”, czyli zewnętrznej obwodnicy Moskwy A108. Najbliższe, dość prowizoryczne lotnisko lokalnego aeroklubu, znajdowało się 13 km od miejsca awarii. Jednak nawigator nie miał czasu, by je odnaleźć, zlokalizować i przekazać pilotowi współrzędne. Zresztą było to małe lądowisko o długości pasa zaledwie 915 metrów. Od momentu zapłonu do uderzenia w ziemię upłynęło 6 minut. Po zatrzymaniu maszyny trzech członków



Katastrofa w 1978 roku. Lądowanie poza lotniskiem, na miękkim podłożu, bez wysuniętego podwozia

Miejsce katastrofy w 1978 roku, 4,5 km od tzw. „dużej betonki”

załogi wyskoczyło przez okno w kabinie pilotów. Trzej kolejni opuścili pokład wyjściem awaryjnym. Niestety dwóch inżynierów lotu doznało poważnych obrażeń w trakcie przyziemienia. Zostali przygnieceni przez zdeformowaną i przesuniętą część nosową samolotu. Nie byli w stanie wydostać się na zewnątrz i ponieśli śmierć w tragicznych okolicznościach. Komisja, która badała przyczyny wypadku szybko wykryła, że 27 minut przed wybuchem pożaru nastąpiło zwyczajne pęknięcie przewodu paliwowego. Osiem ton paliwa rozlało się bez przeszkód po prawym skrzydle. W wyniku zadziałania zabezpieczeń wyłączono zostały dwa silniki, ale trzeci uległ awarii. Na jednym silniku Tupolew nie mógł lecieć. Nikt nie miał pretensji do pilotów, którzy jeszcze po opuszczeniu maszyny bezskutecznie próbowali ratować dwóch pozostałych towarzyszy.

Wypadek koło moskiewskiej obwodnicy ostatecznie przyczynił się do zawieszenia lotów komercyjnych. Aeroflot skwapliwie wykorzystał tę smutną okoliczność, choć wtajemniczeni doskonale zdawali sobie sprawę, że prawdziwą przyczyną likwidacji połączenia z Ałmatami była jego ewidentna nieopłacalność. To dotkliwe straty finansowe, a nie tylko względy bezpieczeństwa wymusiły decyzję o zaprzestaniu lotów z pasażerami. Należy pamiętać, że wypadkowi uległ prototyp, który dawał nadzieje na zwiększenie zasięgu ponaddźwiękowej maszyny. Tylko przy większych dystansach połączenia nie generowały dużych strat. Teraz okazało się jasne, że testy należy zacząć od nowa i na dalekie loty trzeba będzie jeszcze czekać wiele lat. Państwowej firmy Aeroflot nie było na to stać. Brak perspektyw na realizację połączeń międzykontynentalnych zmusił narodowego przewoźnika sowieckiego do pokornego wycofania się z ambitnych planów. Zrobiono to bez rozgłosu. Wykorzystując nadarżającą się okazję jaką był tragiczny wypadek, Aeroflot ogłosił, że loty są wstrzymane ale nie zlikwidowane. Tyle, że do dziś ich nie wznowiono. Po radzieckim niebie przestały latać ponaddźwiękowe maszyny pasażerskie. Wówczas już powszechnie, choć nieoficjalnie zaczęto mówić o porażce projektu Tupolewa.

Ostatnie lata

Był rok 1978, Concorde w tym czasie latał w najlepsze. Mało tego. Czarne chmury odpłynęły. Przed samolotem otwierały się coraz szersze perspektywy. Już w 1975 roku kryzys paliwowy został zażegnany, ekolodzy skupiali się na bezpieczeństwie potężnych elektrowni atomowych, a nie na hałasie małego samolotu. Tym samym rodziła się nadzieja, że Amerykanie otworzą swoje niebo dla Concorde'a, co rzeczywiście miało miejsce w listopadzie 1977 roku. Loty z Paryża i z Londynu do Nowego Jorku na stałe weszły do rozkładu połączeń transatlantyckich. Co prawda jeszcze nie przynosiły spodziewanych zysków, ale wszystko wydawało się iść dobrą drogą.

Za to atmosfera wokół Tu-144 gęstniała. Początek lat 80. to coraz głębszy kryzys radzieckiej gospodarki. O ile, zmarły pod koniec 1982 roku, Leonid Breżniew popierał projekt Tupolewa, to jego następcy już niekoniecznie. Poważne problemy zmusiły Michaiła Gorbaczowa do przedstawienia torów gospodarki. Zaszły ogromne zmiany, nie tylko ekonomiczne, ale przede wszystkim polityczne. Pamiętajmy, że to właśnie polityka w dużej części decydowała o powstaniu i realizacji projektu samolotu ponaddźwiękowego. W nowych realiach, stworzonych przez Gorbaczowa nie było miejsca na tak ambitne i kosztowne przedsięwzięcie.



Katastrofa Concorde, który najechał na tytanowy pasek, który odpadł z samolotu DC-19

cia. Komuniści zaczęli myśleć o przetrwaniu, a nie o dumie i prestiżu ich osiągnięć technologicznych. Stopniowo zapominany Tu-144 obsługiwał jeszcze loty towarowe, dostarczał pilne przesyłki, służył jako maszyna szkoleniowa dla przyszłych pilotów radzieckiego wahadłowca Buran. To prawda, że jeszcze latał, ale jego złote czasy bezpowrotnie minęły. Prasa niechętnie wspominała o samolocie, zdając sobie sprawę, że jego historię rozpatrywać można tylko w świetle porażki. Co z tego, że był pierwszy, skoro teraz lata tylko ten drugi.

A „ten drugi” radził sobie coraz lepiej. Co prawda Concorde do pewnego czasu przynosił straty, ale po 1985 roku stał się inwestycją rentowną. Generował pokaźne zyski aż do lipca 2000 roku, gdy startujący Concorde najechał na tytanowy pasek, który odpadł z samolotu DC-10.

Tej katastrofy nie dało się uniknąć. W momencie rozerwania opony lewego podwozia los maszyny był już przesądzony, choć jeszcze nie oderwała się od ziemi. Zginęło 113 osób. Po 120 sekundach lotu Concorde rozbił się w odległości zaledwie 4,6 km od miejsca, gdzie 27 lat wcześniej spadł radziecki Tupolew.

Wypadek wszystkich zaszokował. Do tego czasu francusko-brytyjski samolot dumnie przewodził w stawce najbezpieczniejszych maszyn na świecie, utrzymując jako jedyny w statystyce zgonów na przebyte kilometry wynik zero. Był synonimem nie tylko szybkich lotów, ale przede wszystkim lotów bezpiecznych.

Katastrofa Concorda, choć nie przez niego zainicjowana, przyspieszyła zakończenie pięknej historii pasażerskich lotów ponaddźwiękowych. Znamiennym jest fakt, że ten samolot przewiózł 2,5 miliona pasażerów. Gdy porównamy jego osiągnięcie z wynikiem maszyny radzieckiej, otrzymamy ciekawy wynik: na jednego pasażera Tu-144 przypada 760 pasażerów Concorda. Tego wyniku nie trzeba komentować. On wskazuje nam zwycięzcę pojedynku.

Zakończenie

Od samego początku nad Tu-144 wisiło fatum pośpiechu, ale dopiero po kilku latach zaczynały pojawiać się przykre konsekwencje. W 1963 roku zaplanowano oblot na rok 1968. Zadanie zrealizowano w ostatniej chwili, 31 grudnia. Tak samo było z lotami komercyjnymi. Rozpoczęły się kilka dni przed upływem roku 1975. Concorde nie doświadczył takiego wyścigu i nie nękanego napiętymi ramami trudnych do zrealizowania terminów. Lot zachodniej maszyny zaplanowano na luty 1968. Start przekładano kilkakrotnie, a realizacja nastąpiła z 13-to miesięcznym opóźnieniem, kiedy wszystko było dokładnie sprawdzone. Z powodu opóźnień nikt nie poniósł konsekwencji. Wręcz przeciwnie – uznano, że projekt jest przygotowany rzeczywiście rzetelnie. W ZSRR taka kolej rzeczy wydawała się nierealna. W gospodarce planowej wszystko musiało być wykonane na czas. Osoby



Żegnaj Tupolewie. Na jednego pasażera Tu-144 przypada 760 pasażerów Concorde

Bibliografia:

Howard Moon - Soviet SST, The Technopolitics of the Tupolev-144, Orion Books 1989

I.N Fridlyander - Moscow International Composites Conference 1990

Yefim Gordon - Tupolev Tu-144: The Soviet Supersonic Airliner, Schiffer Military History 2014

Jonathan Glancey – Concorde, The rise and the fall of supersonic airliner, Atlantic Books 2015

Civil Aviation nr 7, 1978

Dolgov L.N., Lapekin S.I. Transport pasażerski w Moskwie: Moscow Worker, 1978.

odpowiedzialne za terminy, doskonale zdawały sobie sprawę, że jakkolwiek poślizg będzie utożsamiany z sabotażem, za który w najlepszym wypadku groziła wysyłka do obozu pracy gdzieś na dalekiej Syberii. Ani mniejsza wiedza technologiczna, ani gorszy projekt, ani słabsze osiągi nie stanowiły podstawowej rozbieżności pomiędzy Concorde a Tu-144. Zasadniczą różnicą był napędzany ideologicznie i politycznie POŚPIECH! Twórcy samolotu, całkowicie podporządkowani komunistycznym doktrynom, mieli obowiązek wygrać rywalizację z Zachodem, bo dla moskiewskich decydentów pozwolenie wyprzedzenia się było nie do pomyślenia. Budowę Concorde kierował czynnik racjonalny, budowę Tu-144 zarządzała ideologia.

Wymuszony ideologią pośpiech spowodował, że Rosjanie przegrali wyścig z Europą Zachodnią w sektorze pasażerskiej komunikacji ponaddźwiękowej i do dziś czują z tego powodu niesmak.

Jerzy Lemański