

О. П.

О капремонте самолета.

13

- а) Для обеспечения семей ^{лейтников,} погибших при капремонте са-
молета ^{МБ-3 У.МЗУН} ^{Т.Н.} Ташокова, ^{И.К.} Кошелева, ^{И.К.} Понамарева К.М.
и Соболева В. Д. - 1) выдать единовременное пособие
по 10.000 рубл. на семью; 2) установить семьям
погибших персональные пенсии.
- б) ~~Крайне жаль, что Уборевича за последние~~
~~годы кадры семьи~~ В связи с капремонтом
самолета МБ-3 У.МЗУН и гибелью лейтников прив-
лек к ответу т. Уборевича.

У.МЗУН/353
от 26.3.42.

В.М. Ворошилову-вс
Арозову-а



НАРОДНЫЙ КОМИССАР
ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР

23 Мая 1932.

№ 4561 сс.

ПОЛИТБЮРО ЦК ВКП(б)

СНК СОЮЗА ССР

ГОВ. СТАЛИН

ГОВ. МОЛОТОВ

Послать доклад Командующего войсками БВО т. УБОРЕВИЧА
об обстоятельствах катастрофы корабля ТБ-3 4МЗАН, происшед-
шей 17 мая с.г.

Во время катастрофы погибли:

1. т. ЕМОНОВ Ч.Н. - командир отряда, ст. лейтенант.
2. т. КОМЕЛЕВ И.К. - штурман корабля, лейтенант.
3. т. ПОНАМАРЕВ Н.М. - борттехник, воентехник 2-го ранга.
4. т. СОБОЛЕВ В.Д. - мл.техник, воентехник 3-го ранга.

Для обеспечения семей погибших летчиков прошу:

1. выдать единовременное пособие по 10.000 руб. на семью.
2. Установить семьям погибших персональные пенсии.

(Handwritten signature)

(К. ВОРОШИЛОВ)

отп. 3 экз.

ак. 22.У.37г.

С.С.С.Р.
КОМАНДУЮЩИЙ
ВОЙСКАМИ
БЕЛОРУССКОГО ВОЕННОГО
О К Р У Г А

РАСЕКРЕЧЕНО

СОБ. СЕКРЕТНО.

экз. № 2

Мая 19 дня 1937 г.

№ 0031045

НАРОДНОМУ КОМИССАРУ ОБОРОНЫ СССР

МАРШАЛУ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

Т. ВОРОШИЛОВУ.

К о п и я: ЗАМНАРКОМА ПО ВВС

КОМАНДАРМУ 2 РАНГА - Т. АЛКСНИС.

Докладываю обстоятельства катастрофы 17-го мая с.г.
корабля ТБЗ 4-М-34Н № 596 36 ТБЗ 9-й АБ (Сеща), выявленные
мною расследованием на месте и опросом спасшихся из состава
экипажа.

В 1.45 17.5 корабль ТБЗ 36 ТБЗ 9-й АБ в составе
экипажа:

Командир корабля - Командир отряда ст. лейтенанта
ЧАМОКОВ,

2-й л е т ч и к - Командир корабля, лейтенант
Б Н К О В,

Ш т у р м а н - Штурман отряда, лейтенант
АБРАМОВ,

Л е т н а б - Штурман корабля, лейтенант
КОМЕЛЕВ,

Борттехник - Воентехник 2-го ранга
ПОНАМАРЕВ,

Младший техник - Воентехник 2-го ранга
СОВОЛЕВ,

Стрелок - радист - Младший командир -
ГРОСШТЕЙН

потерпел катастрофу, при следующих обстоятельствах:

Экипаж выполнял ночное бомбометание бомбами П-25 на

Сечинском полигоне. Высота бомбометания - 1600 метров.

Вечером 16-го мая в темноте, корабль, в течение 2-х часов летел. Никаких дефектов обнаружено в материальной части не было.

Подготовка к ночному полету на бомбометание была проведена нормально.

При выполнении ночного бомбометания 17-го мая, экипажем корабля, в полете, была обнаружена течь бензотрубки у правого крайнего мотора, в непосредственной близости к пожарному крану.

Борттехник ПОНАМАРЕВ пытался брезентовым чехлом прекратить утечку бензина и с этой целью пробрался к моторной перегородке правого крайнего мотора.

В этот момент от патрубков произошло воспламенение паров бензина, борттехник ПОНАМАРЕВ получил сильные ожоги лица, потерял зрение, ошупывая стал пробираться в Ф-3, и затем провалился без парашюта в бомбовый люк. Труп его найден в одном километре от места падения корабля.

Пожар в правой плоскости корабля тотчас-же после вспыхивки бензина был замечен всем составом экипажа. Командир отряда ЧАМОКОВ, ударив по аварийному контакту, дважды подал команду прыгать.

Стрелок-радист ГРОСШТЕЙН выпрыгнул без предупреждения, по своей инициативе, увидев пламя. Приземлился хорошо.

Вторым выпрыгнул правый летчик БЫКОВ. Приземлился хорошо.

Третьим выпрыгнул штурман АБРАМОВ. Приземлился хорошо.

Штурман КОШЕЛЕВ и командир отряда ЧАМОКОВ прыгали последними в тот момент, когда неуправляемый горящий корабль на большой скорости переходил из крутейт спирали в штопор.

Штурману КОШЕЛЕВУ винтом были отрублены обе ноги ниже

колена, сам он повис на корабле и сгорел на земле при падении.

Командиру отряда ЧАМОКОВУ оторвало правую руку, сам он повис на стабилизаторе и сгорел на земле при падении.

Мл.авиатехник СОВОЛЕВ приготовился к прыжку, надев парашют, но выпрыгнуть не успел и также сгорел на земле вместе с упавшим кораблем.

Установлено, что взрыва бензобаков в воздухе не было и что правый крайний мотор в воздухе не горел.

ВЫВОДЫ:

1. Пожар произошел от мгновенного разрушения бензотрубки де пожарного крана.
2. Трубка разрушена в воздухе. Разрушение произошло по всему диаметру трубки.
3. Облом трубки мог произойти при прохождении техника СОВОЛЕВА к правому крайнему мотору. СОВОЛЕВ подлезал к этому мотору за 20 мин. до катастрофы. Трубка проходит по полу коридора и у люка мотора, ничем не защищена и не ограждена, легко и незаметно может быть сломана.
4. Перекрытие пожарных кранов ликвидировать пожар не могло, так как облом трубки произошел до пожарных кранов.
5. Ликвидировать пожар можно было только перекрыв бензобаки. Однако, эти бензобаки из кабины борттехника не перекрываются, должны перекрываться непосредственно у баков и каждый поодиночке; перекрыты быть не могли, так

- 4 -

как находились в сфере распространения огня.

6. В ликвидации пожара не были применены средства, имевшиеся на корабле (огнетушители).

7. Экипаж самолета мог-бы спастись полностью, если-бы была организована борьба с огнем, и если-бы самолет велся на минимальной скорости и без ~~варивания~~ и если-бы оставление корабля происходило без излишней поспешности.

8. Техническому составу тяжелой авиации необходимо иметь прицепные парашюты, так как одевание парашюта сопряжено с потерей времени.

ПРИЛОЖЕНИЕ: 1. 7 фото-снимков.^{х)}

2. Данные о составе экипажа.

3. Ведомость дефектов мотора М-34Н.

КОМАНДУЮЩИИ ВОЙСКАМИ
БЕЛОРУССКОГО ВОЕННОГО ОКРУГА
КОМАНДАРМ 1-го РАНГА - УБОРЕВИЧ.

ВЕРНО: Пом. Нач 1 отд-ния 1 отдела
Упр. Делами при НК Сбосоны

Валковский

Отп. пять экз.
ЛД 22.У.37г.

Э К И П А Ж КОРАБЛЯ ТБЗ № 596.

ФАМИЛИЯ, ИМЯ И ОТЧЕСТВО	Должность и звание	Год рожд.	Соц.поло- жение.т	Партий- ность	Семейн. положение	В РККА	Окончил Школу	Налет
ЧАМОКОВ Челемет Науов.	К-р отряда, ст.лейтен.	1911	Крест.	ВКП(б) 1931г.	Женат Жена	с 1929г.	3 ВШЛ в 1931 г.	Днем 102 Ночью 9 Слеп. 4
АБРАМОВ Петр Николаевич	Штурм.отр. лейтенант	1910	Рабоч.	ВКП(б) 1932	Женат Жена 2 детей	с 1929г.	3 ВШЛ и ЛН в 1934 г.	Дн. - 29 Ноч. - 2
КОМЕДЕВ Иван Канонович	Вр.штурман корабля, лейтенант	1907	Рабоч.	Канд. ВКП(б) 1932	Женат Жена и ребенок	с 1930г.	Курси летнаб. им.Сталина 1935г.	Дн. - 1 Ноч. -
ПОНАМАРЕВ Константин Михайлович.	Борттехник в/техн.2р.	1907	Рабоч.	ВКП(б) 1930	Женат Жена и 4 детей	с 1929г.	1-ю ВШАТ им.Воро- шилова 1933г.	
СОБОЛЕВ Василий Дмитриевич	Мл.техник, в/техн.2 р.	1907	Рабоч.	ВКП(б) 1932г.	Женат 3 детей	с 1929г.	Школу Моторис. в Орен- бурге 1932г.	
БМКОВ Александр Иванович	Вр.к-р кор. лейтенант	1909	Рабоч.	ВКП(б) 1929	Женат Жена и ребенок	с 1931г.	Сталинг. Школу Летчиков 1934г.	Дн.-2 Ноч. Слеп:
ГРОСИТЭЙН	Стрелок-	1907	Рабоч.	ВКП(б) 1930	Холост	с 1929г.	Школу Бобар. Оренбург	

Челемет Науов.	ст. лейтен.			1931 г.	Жена		1931 г.	ночью 90ч Слеп. 42ч
АБРАМОВ Петр Николаевич	Штурм.отр. лейтенант	1910	Рабоч.	ВКП(б) 1932	Женат Жена 2 детей	с 1929 г.	3 ВШЛ и ЛН в 1934 г.	Дн. - 296ч Ноч. - 21ч
КОШЕЛЕВ Иван Канонович	Вр. штурман корабля, лейтенант	1907	Рабоч.	Канд. ВКП(б) 1932	Женат Жена и ребенок	с 1930 г.	Курс летнаб. им. Сталина 1935 г.	Дн. - 177ч Ноч. - 14ч
ПОНАМАРЕВ Константин Михайлович.	Борттехник в/техн. 2 р.	1907	Рабоч.	ВКП(б) 1930	Женат Жена и 4 детей	с 1929 г.	1-ю ВШАТ им. Воро- шилова 1933 г.	
СОВОЛЕВ Василий Дмитриевич	Мл. техник, в/техн. 2 р.	1907	Рабоч.	ВКП(б) 1932 г.	Женат 3 детей	с 1929 г.	Школу Моторис. в Орен- бурге 1932 г.	
БМКОВ Александр Иванович	Вр. к-р кор. лейтенант	1909	Рабоч.	ВКП(б) 1929	Женат Жена и ребенок	с 1931 г.	Сталинг. Школу Летчиков 1934 г.	Дн. - 297ч. Ноч. 33ч. Слеп: 9.37
ГРОСИГТЕЙН Давид Львович	Стрелок- радиот	1907	Рабоч.	ВКП(б) 1930	Холост	с 1929 г.	Школу Бобар. Оренбург 1932 г.	

НАЧАЛЬНИК ШТАБА ВВС БВО

МАЙОР - КРОЛЕНКО.

ВЕРНО: Подл. Нач 1 отд-ния 1 отдела

отп. пять экз.
дд 22.V.37г.

Валентин

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2.

Э К И П А Ж КОРАБЛЯ ТБЗ № 596.

Год рожд.	Соц.поло- жение.т	Партий- ность	Семейн. положение	В РККА	Окончил Школу	Налет	Имел прыжков с парашюта.	ПРИМЕЧАНИЕ.
1911	Крест.	ВКП(б) 1931г.	Женат Жена	с 1929г.	3 ВШД в 1931 г.	Днем 1021ч. Ночью 90ч. Слеп. 42ч.	Днем - 2 Ночью 2	Погиб при катастрофе.
1910	Рабоч.	ВКП(б) 1932	Женат Жена 2 детей	с 1929г.	3 ВШД и ЛН в 1934 г.	Дн. - 296ч. Ноч. - 21ч.	Днем -2	Выбросился с парашютом Остался жив.
1907	Рабоч.	Канд. ВКП(б) 1932	Женат Жена и ребенок	с 1930г.	Курс летнаб. им. Сталина 1935г.	Дн. - 177ч. Ноч. - 14ч.	Днем -1	Погиб при катастрофе.
1907	Рабоч.	ВКП(б) 1930	Женат Жена и 4 детей	с 1929г.	1-ю ВШАТ им. Воро- шилова 1933г.		Днем -4 Ночью-2	Погиб при катастрофе.
1907	Рабоч.	ВКП(б) 1932г.	Женат 3 детей	с 1929г.	Школу Моторис. в Орен- бурге 1932г.		Днем -1	Погиб при катастрофе.
1909	Рабоч.	ВКП(б) 1929	Женат Жена и ребенок	с 1931г.	Сталингр. Школу Летчиков 1934г.	Дн. -297ч. Ноч. 33ч. Слеп: 9.37м.	Не имел	Выбросился с парашютом остался жив.
1907	Рабоч.	ВКП(б) 1930	Холост	с 1929г.	Школу Бобар. Оренбург 1932г.		Не имел	Выбросился с парашютом остался жив.

		1931г.	Жена		1931г.	Ночью 90ч. Слеп. 42ч.	Ночью 2	
1910	Рабоч.	ВКП(б) 1932	Женат Жена 2 детей	с 1929г.	3 ВПП и ЛН в 1934 г.	Дн. - 296ч. Ноч. - 21ч.	Днем -2	Выбросился с парашютом. Остался жив.
1907	Рабоч.	Канд. ВКП(б) 1932	Женат Жена и ребенок	с 1930г.	Курс летнаб. им. Сталина 1935г.	Дн. - 177ч. Ноч. - 14ч.	Днем -1	Погиб при катастрофе.
1907	Рабоч.	ВКП(б) 1930	Женат Жена и 4 детей	с 1929г.	1-ю ВНАТ им. Воро- шилова 1933г.	Днем -4 Ночью-2		Погиб при катастрофе.
1907	Рабоч.	ВКП(б) 1932г.	Женат 3 детей	с 1929г.	Школу Историс. в Орен- бурге 1932г.		Днем -1	Погиб при катастрофе.
1909	Рабоч.	ВКП(б) 1929	Женат Жена и ребенок	с 1931г.	Сталинг. Школу Летчиков 1934г.	Дн.-297ч. Ноч. 33ч. Слеп:9.37м.	Не имел	Выбросился с парашютом остался жив.
1907	Рабоч.	ВКП(б) 1930	Холост	с 1929г.	Школу Бобар. Оренбург 1932г.		Не имел	Выбросился с парашютом остался жив.

НАЧАЛЬНИК ШТАБА ВВС БВО

МАЙОР -КРОЛЕНКО.

Валентин

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3.

экз. № 2

КОМАНДУЮЩЕМУ БВО КОМАНДАРМУ 1 РАНГА

ТОВ. УБОРЕВИЧУ.

Доносу, что мотор АМ-34Р имеет много предпосылок к пожару:

1. При малом числе оборотов мотора существующие перекрытия клапанов (30°) допускает пламя во всасывающие трубопроводы где загорается бензин, горят шланги и затем горит мотор (чаще зимой). Таких случаев по Бригаде до 50-ти.
2. Возможен случай пожара в воздухе при переходе на малые обороты мотора. Пожар наиболее вероятен, если окажется с трещиной труба подогрева воздуха (при длительном полете эта трещина появиться может). Трубы подогрева воздуха на большинстве кораблей клепанные кустарным способом в местных авиамастерских. Этих труб в запасе нет и не было.
3. Имеется три случая обрыва грибка выхлопного клапана. Все три случая кончились аварией мотора, могло кончиться пожаром корабля.
4. Имеется пять случаев обрыва шатунов, все случаи кончились аварией мотора. Из них при 1-м случае корабль горел в воздухе. Горящий сел на землю и случайно уцелел. Дефект происходит вследствие недоброкачественной заливки баббита в подшипник нижней головки шатуна, недостаточной жесткости шатуна и из-за недостаточной смазки. Систему маслопроводки требуется изменить: поставить трубы короче и увеличить диаметр.
5. Сильный износ бронзовых шестерен газораспределения и нарушение самого газораспределения вследствие износа шестерен имеется - 8 случаев. Могло кончиться пожаром.
6. Прогар алюминиевого кольца под головкой блока мотора имеется 4 случая. Из них два случая с вынужденной посадкой на свой аэродром. Могло кончиться пожаром корабля.
7. Износ направляющих втулок клапанов превышающих установленные допуски появляется через 50 - 90 часов, в результате тарелочка клапана (грибок) прогорает или неплотно садится в гнездо.

ПО САМОЛЕТУ.

1. Система управления пожарными кранами на ряде кораблей ТБ-3 М-34Р не позволяет полностью закрывать

пожарные краны из кабины бортового техника (в случае пожара требуется бежать в плоскость чтобы закрыть кран). Если не отрегулировать на полное закрытие пожарного крана тогда не обеспечивается его полное открытие.

2. Глушители слишком быстро выходят из строя: А) через 5-8 часов появляется трещина на коробке подогрева воздуха, Б) через 25-40 часов появляется трещина на корпусе глушителя, В) через 50-80 часов прогорает корпус глушителя. За время эксплуатации самолетов ТБ-3 М-34Р (с октября 1935 года заменено до 400 глушителей. В настоящее время глушителей в запасе нет.

3. Отсутствуют тормозные колеса и оси нетормозного колеса. Много колес вышли из строя вследствие трещины по обоим со стороны тормозного диска и ослабление заклепок по бортам с обеих сторон. Были случаи, когда колесо при рулении разрушалось вследствие обрыва заклепок по бортам колеса. Возможна авария при взлете или посадке.

4. Моторных рам с трещиной в нижнем узле (с августа 1936 года по настоящий день) заменено - 48 штук. При обрыве моторной рамы возможен пожар.

5. Поставлено разъемных узлов в количестве - 12 шт. на 1-м лонжероне нижнего пояса. К этому узлу крепится моторная рама. При обрыве узла возможен пожар. Расширительных бачков заменено - 200 шт. из-за течи в заклепках. Течь появилась вследствие вымывания сурика. Могло кончиться аварией мотора.

6. Обрыв бензотрубок вследствие вибрации между бензопомпой и пожарной перегородкой восемь случаев. Последняя катастрофа корабля ТБ-3 произошла, очевидно, вследствие обрыва указаний бензотрубки.

7. На всех кораблях усилены шпангоуты от 8-го до 15-го включительно.

8. На одном корабле № 539 был разрушен 4-3, переломан левый верхний лонжерон, переломан 9 - шпангоут, порван по левому борту гофр и деформирована концевая часть 6-3. Случайно обошлись без катастрофы.

9. Кронштейн верхней колонки киля имел место трещину на 21-м корабле. Колонки усилились.

10. Кронштейн крепления элерона имел трещину на 12-ти кораблях. Могло кончиться аварией, а то и катастрофой.

11. Кронштейнов стабилизатора с трещиной обнаружено на 26-ти кораблях. Кронштейны заменены на 20-ти кораблях, а на 6-ти кораблей нет кронштейнов. Дефект в основном происходит по вине слабой конструкции, другие причины являются второстепенными (натянутые ленты стабилизатора по тензосметру на 36-ти кораблях участвующих в первом айском слете не все вернулись без дефектов). На 4-х кораблях обнаружены трещины в кронштейне стабилизатора).

- 3 -

Такая высокая дефектность кораблей с ее трудоемкой работой, а подчас и непосильной для строевой части не позволяет держать в строю выше 75% кораблей. На сегодня процент небоеспособных кораблей выше 25%.

Врид. инженер бригады или по эксплуатации
Военный инженер 3 ранга - БОРИСКИН.

ВЕРНО:

Пом. Нач 1 отд-ния 1 отдела
Упр. делами при НК Оборон

Васильеву

ОТН. ПЯТЬ ЭКЗ.
ЛД 22.V.37г.