

L'inchiesta dovrà stabilire come il collaudatissimo supersonico sovietico sia potuto esplodere in volo



PARIGI — Macerie e rottami del « TU-144 » per le strade di Goussainville. Poliziotti e pompieri organizzano i primi soccorsi nel villaggio devastato dallo schianto del supersonico sovietico.

Quattro anni di collaudi per il TU144

DALLA REDAZIONE

MOSCA, 3 giugno

Il « TU-144 » — il quattro motore supersonico sovietico precipitato oggi presso il Parigi — è entrato da poco in produzione, dopo che per anni era stato sottoposto a prove e collaudi a terra e in aria. Realizzato dal gruppo di aeronautici più famosi progettisti di aeronautici, Andrei N. Tupolev, l'aereo era decorato con la piuma nera, il 3 dicembre '68 dall'aeroplano Zukovskij nei pressi di Mosca, con a bordo il pilota collaudatore Elian, il progettista e suo figlio Alexei Tupolev, coautore dell'eccezionale prototipo, onore e vanto dell'Aeronautica sovietica. Il volo — precisamente, la prima — fu perfetto nonostante che l'aereo si fosse mantenuto ad una velocità subsonica. Al collaudo, avvenuto in anticipo sui progetti

anglo-francesi ed americani il « TU-144 » si rivelò capace di raggiungere la velocità di 2500 chilometri orari, ad una altezza di circa 20.000 metri, con una autonomia di 6.500 metri.

« Il « TU-144 » — precisarono i costruttori nel corso di una conferenza stampa dedicata al successo dell'aereo — è stato realizzato per trasportare 120-130 passeggeri per realizzare costi concorrenti con quelli degli aerei di aviazione di linea sub-sonici. L'aereo — sottolinearono ancora i tecnici — è dotato di quattro reattori Kusnetsov del tipo « NK-8 » montati sugli « Ilyusin » 62. Hanno una spinta unitaria di trentacinque tonnellate, sono portati fino a 17 mila e 500 chilogrammi con post-bruciatore in fase di decollo. Ciò permette all'aereo di staccarsi da terra dopo appena

1900 metri di pista, dandogli la possibilità di operare in aeroporti di modeste dimensioni.

Per ottenere una migliore aerodinamica e di aterraggio, la parte anteriore del muso dell'aereo, che contiene le apparecchiature elettroniche di navigazione — fecero notare i tecnici — può essere abbassata in avanti di 12 gradi. Il comando avviene per mezzo di un sistema idraulico triplicato che avverte a qualsiasi inconveniente.

I carrelli principali hanno

scosso tre assi con sei ruote per quanba. Il « TU-144 » è

costruito in lega di alluminio con parti in titanio (di

quindi il nome dato di giorno

« Concorde »).

Il « TU-144 » — precisarono i tecnici — è stato realizzato per trasportare 120-130 passeggeri per realizzare costi concorrenti con quelli degli aerei di aviazione di linea sub-sonici. L'aereo — sottolinearono ancora i tecnici — è dotato di quattro reattori Kusnetsov del tipo « NK-8 » montati sugli « Ilyusin » 62. Hanno una spinta unitaria di trentacinque tonnellate, sono portati fino a 17 mila e 500 chilogrammi con post-bruciatore in fase di decollo. Ciò permette all'aereo di staccarsi da terra dopo appena

1900 metri di pista, dandogli la possibilità di operare in aeroporti di modeste dimensioni.

Per ottenere una migliore aerodinamica e di aterraggio, la parte anteriore del muso dell'aereo, che contiene le apparecchiature elettroniche di navigazione — fecero notare i tecnici — può essere abbassata in avanti di 12 gradi. Il comando avviene per mezzo di un sistema idraulico triplicato che avverte a qualsiasi inconveniente.

I carrelli principali hanno

scosso tre assi con sei ruote per quanba. Il « TU-144 » è

costruito in lega di alluminio con parti in titanio (di

quindi il nome dato di giorno

« Concorde »).

Il « TU-144 » — precisarono i tecnici — è stato realizzato per trasportare 120-130 passeggeri per realizzare costi concorrenti con quelli degli aerei di aviazione di linea sub-sonici. L'aereo — sottolinearono ancora i tecnici — è dotato di quattro reattori Kusnetsov del tipo « NK-8 » montati sugli « Ilyusin » 62. Hanno una spinta unitaria di trentacinque tonnellate, sono portati fino a 17 mila e 500 chilogrammi con post-bruciatore in fase di decollo. Ciò permette all'aereo di staccarsi da terra dopo appena

1900 metri di pista, dandogli la possibilità di operare in aeroporti di modeste dimensioni.

Per ottenere una migliore aerodinamica e di aterraggio, la parte anteriore del muso dell'aereo, che contiene le apparecchiature elettroniche di navigazione — fecero notare i tecnici — può essere abbassata in avanti di 12 gradi. Il comando avviene per mezzo di un sistema idraulico triplicato che avverte a qualsiasi inconveniente.

I carrelli principali hanno

scosso tre assi con sei ruote per quanba. Il « TU-144 » è

costruito in lega di alluminio con parti in titanio (di

quindi il nome dato di giorno

« Concorde »).

Il « TU-144 » — precisarono i tecnici — è stato realizzato per trasportare 120-130 passeggeri per realizzare costi concorrenti con quelli degli aerei di aviazione di linea sub-sonici. L'aereo — sottolinearono ancora i tecnici — è dotato di quattro reattori Kusnetsov del tipo « NK-8 » montati sugli « Ilyusin » 62. Hanno una spinta unitaria di trentacinque tonnellate, sono portati fino a 17 mila e 500 chilogrammi con post-bruciatore in fase di decollo. Ciò permette all'aereo di staccarsi da terra dopo appena

1900 metri di pista, dandogli la possibilità di operare in aeroporti di modeste dimensioni.

Per ottenere una migliore aerodinamica e di aterraggio, la parte anteriore del muso dell'aereo, che contiene le apparecchiature elettroniche di navigazione — fecero notare i tecnici — può essere abbassata in avanti di 12 gradi. Il comando avviene per mezzo di un sistema idraulico triplicato che avverte a qualsiasi inconveniente.

I carrelli principali hanno

scosso tre assi con sei ruote per quanba. Il « TU-144 » è

costruito in lega di alluminio con parti in titanio (di

quindi il nome dato di giorno

« Concorde »).

Il « TU-144 » — precisarono i tecnici — è stato realizzato per trasportare 120-130 passeggeri per realizzare costi concorrenti con quelli degli aerei di aviazione di linea sub-sonici. L'aereo — sottolinearono ancora i tecnici — è dotato di quattro reattori Kusnetsov del tipo « NK-8 » montati sugli « Ilyusin » 62. Hanno una spinta unitaria di trentacinque tonnellate, sono portati fino a 17 mila e 500 chilogrammi con post-bruciatore in fase di decollo. Ciò permette all'aereo di staccarsi da terra dopo appena

1900 metri di pista, dandogli la possibilità di operare in aeroporti di modeste dimensioni.

Per ottenere una migliore aerodinamica e di aterraggio, la parte anteriore del muso dell'aereo, che contiene le apparecchiature elettroniche di navigazione — fecero notare i tecnici — può essere abbassata in avanti di 12 gradi. Il comando avviene per mezzo di un sistema idraulico triplicato che avverte a qualsiasi inconveniente.

I carrelli principali hanno

scosso tre assi con sei ruote per quanba. Il « TU-144 » è

costruito in lega di alluminio con parti in titanio (di

quindi il nome dato di giorno

« Concorde »).

Il « TU-144 » — precisarono i tecnici — è stato realizzato per trasportare 120-130 passeggeri per realizzare costi concorrenti con quelli degli aerei di aviazione di linea sub-sonici. L'aereo — sottolinearono ancora i tecnici — è dotato di quattro reattori Kusnetsov del tipo « NK-8 » montati sugli « Ilyusin » 62. Hanno una spinta unitaria di trentacinque tonnellate, sono portati fino a 17 mila e 500 chilogrammi con post-bruciatore in fase di decollo. Ciò permette all'aereo di staccarsi da terra dopo appena

1900 metri di pista, dandogli la possibilità di operare in aeroporti di modeste dimensioni.

Per ottenere una migliore aerodinamica e di aterraggio, la parte anteriore del muso dell'aereo, che contiene le apparecchiature elettroniche di navigazione — fecero notare i tecnici — può essere abbassata in avanti di 12 gradi. Il comando avviene per mezzo di un sistema idraulico triplicato che avverte a qualsiasi inconveniente.

I carrelli principali hanno

scosso tre assi con sei ruote per quanba. Il « TU-144 » è

costruito in lega di alluminio con parti in titanio (di

quindi il nome dato di giorno

« Concorde »).

Il « TU-144 » — precisarono i tecnici — è stato realizzato per trasportare 120-130 passeggeri per realizzare costi concorrenti con quelli degli aerei di aviazione di linea sub-sonici. L'aereo — sottolinearono ancora i tecnici — è dotato di quattro reattori Kusnetsov del tipo « NK-8 » montati sugli « Ilyusin » 62. Hanno una spinta unitaria di trentacinque tonnellate, sono portati fino a 17 mila e 500 chilogrammi con post-bruciatore in fase di decollo. Ciò permette all'aereo di staccarsi da terra dopo appena

1900 metri di pista, dandogli la possibilità di operare in aeroporti di modeste dimensioni.

Per ottenere una migliore aerodinamica e di aterraggio, la parte anteriore del muso dell'aereo, che contiene le apparecchiature elettroniche di navigazione — fecero notare i tecnici — può essere abbassata in avanti di 12 gradi. Il comando avviene per mezzo di un sistema idraulico triplicato che avverte a qualsiasi inconveniente.

I carrelli principali hanno

scosso tre assi con sei ruote per quanba. Il « TU-144 » è

costruito in lega di alluminio con parti in titanio (di

quindi il nome dato di giorno

« Concorde »).

Il « TU-144 » — precisarono i tecnici — è stato realizzato per trasportare 120-130 passeggeri per realizzare costi concorrenti con quelli degli aerei di aviazione di linea sub-sonici. L'aereo — sottolinearono ancora i tecnici — è dotato di quattro reattori Kusnetsov del tipo « NK-8 » montati sugli « Ilyusin » 62. Hanno una spinta unitaria di trentacinque tonnellate, sono portati fino a 17 mila e 500 chilogrammi con post-bruciatore in fase di decollo. Ciò permette all'aereo di staccarsi da terra dopo appena

1900 metri di pista, dandogli la possibilità di operare in aeroporti di modeste dimensioni.

Per ottenere una migliore aerodinamica e di aterraggio, la parte anteriore del muso dell'aereo, che contiene le apparecchiature elettroniche di navigazione — fecero notare i tecnici — può essere abbassata in avanti di 12 gradi. Il comando avviene per mezzo di un sistema idraulico triplicato che avverte a qualsiasi inconveniente.

I carrelli principali hanno

scosso tre assi con sei ruote per quanba. Il « TU-144 » è

costruito in lega di alluminio con parti in titanio (di

quindi il nome dato di giorno

« Concorde »).

Il « TU-144 » — precisarono i tecnici — è stato realizzato per trasportare 120-130 passeggeri per realizzare costi concorrenti con quelli degli aerei di aviazione di linea sub-sonici. L'aereo — sottolinearono ancora i tecnici — è dotato di quattro reattori Kusnetsov del tipo « NK-8 » montati sugli « Ilyusin » 62. Hanno una spinta unitaria di trentacinque tonnellate, sono portati fino a 17 mila e 500 chilogrammi con post-bruciatore in fase di decollo. Ciò permette all'aereo di staccarsi da terra dopo appena

1900 metri di pista, dandogli la possibilità di operare in aeroporti di modeste dimensioni.

Per ottenere una migliore aerodinamica e di aterraggio, la parte anteriore del muso dell'aereo, che contiene le apparecchiature elettroniche di navigazione — fecero notare i tecnici — può essere abbassata in avanti di 12 gradi. Il comando avviene per mezzo di un sistema idraulico triplicato che avverte a qualsiasi inconveniente.

I carrelli principali hanno

scosso tre assi con sei ruote per quanba. Il « TU-144 » è

costruito in lega di alluminio con parti in titanio (di

quindi il nome dato di giorno

« Concorde »).

Il « TU-144 » — precisarono i tecnici — è stato realizzato per trasportare 120-130 passeggeri per realizzare costi concorrenti con quelli degli aerei di aviazione di linea sub-sonici. L'aereo — sottolinearono ancora i tecnici — è dotato di quattro reattori Kusnetsov del tipo « NK-8 » montati sugli « Ilyusin » 62. Hanno una spinta unitaria di trentacinque tonnellate, sono portati fino a 17 mila e 500 chilogrammi con post-bruciatore in fase di decollo. Ciò permette all'aereo di staccarsi da terra dopo appena

1900 metri di pista, dandogli la possibilità di operare in aeroporti di modeste dimensioni.

Per ottenere una migliore aerodinamica e di aterraggio, la parte anteriore del muso dell'aereo, che contiene le apparecchiature elettroniche di navigazione — fecero notare i tecnici — può essere abbassata in avanti di 12 gradi. Il comando avviene per mezzo di un sistema idraulico triplicato che avverte a qualsiasi inconveniente.

I carrelli principali hanno

scosso tre assi con sei ruote per quanba. Il « TU-144 » è

costruito in lega di alluminio con parti in titanio (di

quindi il nome dato di giorno

« Concorde »).

Il « TU-144 » — precisarono i tecnici — è stato realizzato per trasportare 120-130 passeggeri per realizzare costi concorrenti con quelli degli aerei di aviazione di linea sub-sonici. L'aereo — sottolinearono ancora i tecnici — è dotato di quattro reattori Kusnetsov del tipo « NK-8 » montati sugli « Ilyusin » 62. Hanno una spinta unitaria di trentacinque tonnellate, sono portati fino a 17 mila e 500 chilogrammi con post-bruciatore in fase di decollo. Ciò permette all'aereo di staccarsi da terra dopo appena

1900 metri di pista, dandogli la possibilità di operare in aeroporti di modeste dimensioni.

Per ottenere una migliore aerodinamica e di aterraggio, la parte anteriore del muso dell'aereo, che contiene le apparecchiature elettroniche di navigazione — fecero notare i tecnici — può essere abbassata in avanti di 12 gradi. Il comando avviene per mezzo di un sistema idraulico triplicato che avverte a qualsiasi inconveniente.

I carrelli principali hanno

scosso tre assi con sei ruote per quanba. Il « TU-144 » è

costruito in lega di alluminio con parti in titanio (di

quindi il nome dato di giorno

« Concorde »).

Il « TU-144 » — precisarono