

# De Havilland Comet — Lurkmore

Де Хевилленд-106 «Комета» (*de Havilland 106, D.H.106 Comet*) — первый в мире реактивный авиалайнер.

## История появления

Собрались как-то [уважаемые английские лорды](#) и подумали: «А не запилить ли нам реактивный пассажирский самолёт?» Дело было в суровом 1942 году, и решение британцами таких сугубо гражданских вопросов могло показаться кому-то преждевременным. [Война](#) была в самом разгаре, вопрос о победителе был не решён — даже коренного перелома ещё не наступило, и уж тем паче не ясно было, где состоится [суд над побеждёнными](#). Да и реактивных самолётов тогда ещё не было. Нет, конечно [конструкторы](#) ковали в своих подземельях и ТРД, и планеры к ним, но к тому времени [ни об одном успешном взлёте](#) известно не было, ввиду тотальной секретности подобных разработок<sup>[1]</sup>. Но чопорные англичане положили [болт](#) на эти аргументы и таки решили запилить. И оказались в итоге правы.



Первый в мире серийный реактивный

Был создан специальный комитет<sup>[2]</sup> для определения направлений послевоенной конверсии авиапроизводства, который разработал техзадания на пассажирский, транспортный, почтовый реактивные самолёты. В результате в начале 50-х годов «Комета» опередила конкурентов как [из-за океана](#) (Боинг-707, DC-8) и из [Франции](#) («Каравелла»), так и из первой в мире [страны победившего социализма](#) (Ту-104).

Был создан специальный комитет<sup>[2]</sup> для определения направлений послевоенной конверсии авиапроизводства, который разработал техзадания на пассажирский, транспортный, почтовый реактивные самолёты. В результате в начале 50-х годов «Комета» опередила конкурентов как [из-за океана](#) (Боинг-707, DC-8) и из [Франции](#) («Каравелла»), так и из первой в мире [страны победившего социализма](#) (Ту-104).

## Дебют



За дело создания реактивного перевозчика паксов взялась фирма de Havilland Aircraft Company, известная ранее [смелыми техническими решениями](#) и [нетрадиционным подходом к проектированию](#). Сначала у них на кульмане стала появляться всякая [НEX](#) типа утки или вообще бесхвостки с

пассажирами в крыле, но потом разум взял верх, и самолёт получился вполне традиционным.

В 1949 году взлетел опытный образец и произвёл [фурор](#). Самолёт, ещё не прошедший даже заводских испытаний, припёрли на престижный авиасалон в Фарнборо, где он тут же стал центральным экспонатом. Производители получили [туеву хучу](#) заказов, авиакомпания ждали серийного выпуска, как дети рождества. Испытания и сертификацию провели ударными темпами, и через два года серийные самолёты стали поступать заказчикам. Кометы летали быстрее и выше поршневых самолётов, а Де Хевилленд ещё и демпинговала, надеясь отбить бабки на обороте. Ведь конкуренты, казалось, безнадежно отстали со своими реактивными машинами. На горизонте мыслей продавцов «Комет» замаячило сладкое слово «монополия»...

В общем, самолёт получился очень даже [симпатичный](#). Даже с высоты сегодняшнего дня он не кажется очень устаревшим. Это показывает, что именно Де Хевилленд задали вектор развития дизайнера, и не только, в мировом гражданском авиастроении. Единственное, что режет глаз, так это квадратные окошки пассажирского салона. Но тогда это было нормой, такие были на всех — достаточно взглянуть на знаменитый DC-3 (он же Ли-2), ну или Ил-14, Боинг-377, *etc.* Кто бы мог подумать, что именно от этого [квадратного](#) дизайна пойдут все беды.

## Что-то пошло не так

И солнце светило для компании Де Хевилленд ясно, и трава была зеленая, и Кометы продавались пачками. **Внезапно**, 3 марта 1953, одна из Comet разбилась после взлёта. Особого ажиотажа это не вызвало: ведь за каких-то восемь лет до того самолёты падали **ежедневно**, и не по одному. Родственникам погибших выразили соболезнования, в случившемся обвинили рукожопость пилотов — и попытались забыть. Но не тут-то было. Через два месяца упала другая. В этот бы момент конструкторам и эксплуатантам задуматься, что «**это „Ж-Ж-Ж“ неспроста**», но, как известно, один раз — случайность, два раза — совпадение. Крайними назначили погодные условия.

Закономерность не заставила себя долго ждать. 10 января 1954 очередная «Комета» развалилась прямо на эшелоне. А через три месяца ещё одна, и тоже без видимых причин. Общее число человеческих жертв перевалило за 120.

Вот тут у авиафункционеров наконец-то бомбануло. Собрали экстренное совещание за председательством аж самого премьер-министра Великобритании, у Де Хевилленд отобрали сертификат лётной годности, одной из полетавших уже «Комет» отрезали крылья<sup>[3]</sup> и утопили в **специально построенном** бассейне, предварительно прикрутив ниппель, через который надували фюзеляж, а потом стравливали воздух, имитируя циклы перепада давления при наборе-сбросе высоты. Надували, конечно, не воздухом, а несжимаемой **жидкостью**, чтобы при разрушении не расхерачило всё **КЕМ** и было понятно, с чего же всё, сука, начинается.

Представители фирмы-разработчика втайне молились, чтобы причинами авиакатастроф оказались суровые **бородатые парни** с поясами шахидов, ну или хотя бы укророссийская ракета. Тогда репутация фирмы осталась бы кристально чистой. Эта версия казалась правдоподобной и потому, что оба непонятно почему разбившихся рейса вылетели из одного аэропорта — Рима, только в разных направлениях. Но подлецы-судмедэксперты, осматривавшие трупы с этих двух катастроф, были непреклонны: причиной смерти стала взрывная декомпрессия. Не взрыв, не пожар, не осколки бомбы, а резкое падение давления в момент разрушения фюзеляжа. У всех погибших имелись одинаковые повреждения лёгочных тканей, вызванные взрывообразным расширением находившегося в них воздуха. И никаких следов взрывчатых веществ.

Танцы с **бубном** гидробассейном принесли свой результат — причину разрушений фюзеляжа нашли. Во всём оказались виноваты те самые прямоугольные иллюминаторы пассажирского салона, унаследованные от **поршневого авиации**. И не только пассажирского: «окна» радиоантенны, закрытые прозрачным для радиоволн материалом, тоже были с прямыми углами. Вот из них-то и расползались усталостные трещины металла, которые эксперты ну никак не ожидали увидеть на сравнительно новых самолётах. Когда первая такая трещина появилась на фюзеляже в бассейне, а давление упало до нуля, испытатели подумали, что это случайность, осушили бассейн, заштопали дырку и продолжили испытания. Через пару циклов история повторилась, на этот раз с приличным куском вырванного борта. После осмотра углов других иллюминаторов там тоже нашли микротрещины, которые, ясен пень, рано или поздно стали бы «макро». Причина катастроф была найдена — недостаточная конструктивная прочность фюзеляжа.

Инженеры, проводившие прочностные испытания при подготовке «Кометы» к производству, просто не могли предвидеть такое развитие событий: они были первыми, до того ни один пассажирский самолёт не летал на таких высотах и не испытывал таких нагрузок. Все испытания проводились по действующим тогда нормам, и даже, на всякий случай, сверх этих норм, но сами нормы оказались



Поршневые современники. Ил-14

Поршневые современники. Ил-14



Поршневые современники. Боинг-377

Поршневые современники. Боинг-377



Martin 4-0-4

Martin 4-0-4



Поршневые предшественники DC-3

Поршневые предшественники DC-3



Airspeed Ambassador



Пролетавший мимо **парашютист** успел запечатлеть на **айфон**.



устаревшими для начинавшейся эпохи реактивной авиации.

## Закат

После грандиозного [скандала](#) с катастрофами компания Де Хевилленд оказалась в полной [фрустрации](#). Ведь она продавала свои «Кометы» втридешева, надеясь

захватить тем самым львиную долю рынка, пока Боинг, Дуглас и лягушатники из Sud-Aviation только [разрабатывали свои самолёты](#). А кучу предзаказов, набранных на волне ажиотажа, авиакомпании предпочли аннулировать. Денег не было от слова «совсем», зато на стапелях стояли полуготовые скелеты металлических птиц — всем им нужно было переделывать иллюминаторы, а покупать их никто не собирался. Проблема усугублялась тем, что тогда Де Хевилленд был официальной гордостью британской авиации, и их успешные [бомберы](#) и [файтеры](#) Второй Мировой были ещё очень свежи в памяти народа. Так что пришлось правительству Великобритании, наплевав на [невидимую руку рынка](#), спасти [отечественного производителя](#). Налогоплательщики [оплатили](#) не только дорогостоящую реконструкцию всех самолётов, но и покупку министерством обороны полутора десятков «Комет», которые переделали в транспортники и обозвали С.МК.2 — мол, это и не «Кометы» вовсе...

Но всё плохое со временем забывается, и модернизированные «Кометы» всё-таки вернулись в аэропорты и на эшелоны. Только окошечки на них были уже кругленькие. И был это уже не [BAU](#)-самолёт, а так, нечасто встречающийся пепелац, скромно летающий на фоне красавцев Боингов, Дугласов и Каравелл. И даже Ту-104. Но, несмотря ни на что, он честно долетал аж до начала 80-х, периодически падая и гробя под своими обломками пассажиров и экипаж, но уже не по причине своей недостаточной надёжности, а из-за человеческого фактора, от которого, как известно, не застрахован ни один самолёт (поезд, корабль, автомобиль и т. д.).

## В наше время

Дорогой анонимус! Если ты, прочитав статью, страстно [влюбился](#) в этот кавайнейший самолёт и хочешь во что бы то ни стало на нем прокатиться, знай: не всё потеряно! Конечно, это не так просто, но на что только не пойдёт настоящий фанат! Короче, пиздуй проходить медкомиссию и [вербуйся служить](#) в Её Королевского Величества Британскую Морскую авиацию. Там ищи аппарат под названием «Нимрод». Правда, экстерьер у него несколько уродский, но это не должно тебя обмануть: в основе своей это та же самая «Комета», только обвешанная [свистелками и переделками](#) для обнаружения, слежения и уничтожения [этого, этого, этого](#), ну, в общем [этого](#). И если ты [вдруг](#) найдёшь на самолете шильдик с выбитой на нём датой выпуска, то пусть он тебя не смущает — «Нимроды» выпускали на том самом оборудовании, что освободилось после свёртывания выпуска «Комет». Такая вот деконверсия.

Правда, в настоящее время всё обстоит не так радужно. Гражданские «Кометы» списали в утиль ещё во второй половине девяностых, а винрарный противолодочный Нимрод сняли с вооружения в 2011-м. Так что единственный вариант хоть немного приобщиться к данной технике — стать [симмером](#). Такие дела.

## Алсо

- Вообще-то комета — это такая льдышка невъебенных размеров, летающая вокруг Солнца по вытянутой эллиптической орбите. На подлёте к Солнцу выпускает хвост, а иногда даже два — талый лёд и газы летят от солнца, а камушки и песок к нему.



Конкуренты. Боинг-707

Конкуренты. Боинг-707



Конкуренты. Дуглас DC-8.

Конкуренты. Дуглас DC-8.



Конкуренты. Sud-Aviation «Каравелла». На заднем плане.

Конкуренты. Sud-Aviation «Каравелла». На заднем плане.



Не то, чтобы конкурент... Но он единственный из реактивных, который летал, когда «Комету» сняли с линий.

Не то, чтобы конкурент... Но он единственный из реактивных, который летал, когда «Комету» сняли с линий.

- У Вилли Мессершмитта была своя «Комета». Получился фейл, ибо топлива и охладителя было очень мало, а сам самолёт оказался очень ненадёжен.
- Комета — теплоход на подводных крыльях.
- Также это меметичный советский катушечный магнитофон.
- АЗ4 «Comet» - британский ганчег времен Второй Мировой.
- А ещё Комета — это браузер. Устанавливать не советуем.

## Галерея



Нет, не этот. Хотя тоже Nimrod, только 1931 года выпуска.

Нет, не этот. Хотя тоже Nimrod, только 1931 года выпуска.



Nimrod R.1

Nimrod R.1



Тоже Нимрод

Тоже Нимрод



Смотрит на тебя, как на подводную лодку.

Смотрит на тебя, как на подводную лодку.



«Кометы» первых Красава! серий.<sup>[4]</sup>



Ещё одна



Другая «Комета» от Де Хевилленда — гоночный D.H.-88 1934 года



Модернизированная же.  
«Комета-4»

Рабочее место  
ведет пилотов.  
Это вам не на  
заниженной  
приоре  
стритрейсить.

Me-163. «Комета»  
от  
Мессершмитта.  
Реактивный  
ракетный  
истребитель-  
перехватчик.  
1944.



Он же, в наши  
дни

## См. также

- [Авиакатастрофа](#)
- [Ту-154](#)

## Ссылки

- [Уголок неба](#)
- [Авиационные происшествия, инциденты и авиакатастрофы](#)
- [Nimrod MR1](#)
- [Hawker Nimrod](#)
- [DH.88 Comet](#)
- [Фильм от National Geographic](#)

## Примечания

- ↑ Вообще-то реактивные первенцы в виде Gloster E.28/39, He-178, He-280 и даже итальянского шуша Saroni Campini — реактивного, но нагнетатель у него был с механическим приводом — вполне себе летали, но в целом отношение на уровне определенного курьеза к реактивному двигателю ещё не успело выветриться.
- ↑ названный Барбазоновским, по фамилии своего руководителя лорда Барбазона оф Тара.
- ↑ Ну, [на самом деле](#) просто прорезали в гидробассейне дыры под крылья и загерметизировали.
- ↑ На переднем плане — как раз одна из лопнувших на эшелоне «Комет» с бортовым номером G-ALYP.



Транспорт

[Автобусники](#) [Метрофанаты](#) [Транспортные фанаты](#) [Транспортные фанаты/Интернет](#) [3605 Au](#) [Au/Конференция](#) [Auto.ru](#) [Chery](#) [Daewoo Lanos](#) [Daewoo Matiz](#) [De Havilland Comet](#) [Harley-Davidson](#) [Hummer](#) [Hyosung](#) [Lada Kalina](#) [M4](#) [Marussia](#) [Multi-Track Drifting](#) [Renault Logan](#) [Ru auto](#) [Subaru](#) [Top Gear](#) [Tr](#) [Tucker](#) [VIP-атрибуты](#) [Ё-мобиль](#) [Авиасиммер](#)  
[Автобус](#) [Автобус 410](#) [Автобус ЛАЗ](#) [АвтоВАЗ](#) [Автожур](#) [Автомобилист](#)  
[Автомобильные номера](#) [Автосервис](#) [Автосдачи](#) [Автостоп](#) [Автошкола](#) [Андрей Рыбакин](#)

Ара-тюнинг Байкер БелАЗ Биокатализатор топлива Болашенко  
Бросить лом в унитаз поезда Бумер Ведро компрессии Велосипедист Взрывы в метро ВЛ85  
Волга Газель Газенваген Гелендваген ГИБДД Грузовик «Урал» Дальнобойщики Дачник  
День жестянщика Детская железная дорога Дороги России Железнодорожные маньяки  
Железнодорожный симмер Женщина за рулем Живой щит Запорожец Зарубежный автопром  
Зацепинг Как в дорогих иномарках КамАЗ Коктейль Лужкова Кола Бельды Колхида  
Колхозник Конструктор Кравчучка КраАЗ Красинец Красномордый Кукурузник МАЗ  
Маршрутка Метод Кочки Метро Метро на МКАД Метро-2 Метро/В этой стране  
Метробабки МКАД Мое место парковки Монорельс Монорельсовый кот Москвич  
Москвич/АЗЛК Москвич/Ижевский завод Мотороллер Мотоцикл «Урал» Навител Нива



#### Авиация

11 сентября Bf.109 De Havilland Comet Do a Barrel Roll Eyjafjallajokull F-117 F-19  
Junkers Ju 87 Macross УН-1 Ураган War Thunder Аббревиатуры имени Медокса  
Авиакатастрофа Авиакатастрофа/Классификация авиакатастроф Авианосец Авиасиммер  
Ан-225 Аэрофлотовская курица Бермудский треугольник Взлетит или не взлетит?  
Взрывающийся вертолёт Гагарин Генеральный Чернявски Джетпак Дирижабль Киров  
Закон Мерфи Ил-2 Штурмовик Истребитель пятого поколения Ка-50 Камикадзе Карлсон  
Качиньский Квадрокоптер Корейский Боинг Кравчучка Крайний Кукурузник Культ карго  
Лётчик Ли Си Цын Леваневский Летающие коровы Летун космический Марш авиаторов  
Ми-24 Мирный советский трактор Молитва Шепарда Муха Нестор НЛ-10 НЛО Олег Т.  
Параплан Парашют Планёр Гимли Поделки из бумаги Полет Пауэрса  
Посадка Ту-124 на Неву Суигинто Суперджет Сырно Ту-154 Ту-160 Чёрные вертолёты  
Шмель летать не должен

w:de Havilland Comet en:w:de Havilland Comet