

*Chuyện thật rất hay... Cũng là một bài học cho những kẻ khác trong các chế độ độc tài...*



*Ngày 7 tháng 2, năm 1981 trên đài kiểm soát không lưu, và trong sân ga phi trường quân sự Pushkin thành phố Leningrad, những nhân viên phi trường và sỹ quan quân đội Nga Xô Viết nhìn theo chiếc Tupolev TU104 lăn bánh ra phi đạo, bắt đầu tăng tốc độ trên đường băng rồi ngóc đầu bay lên không trung.*

*Điều khiến mọi người sững sốt là mũi chiếc phi cơ hành khách này lại cất cao theo chiều thẳng đứng như một chiếc oanh tạc cơ, rồi nó lơ lững như một chiếc thánh giá treo trên bầu trời, và chỉ trong vài giây đồng hồ rơi xuống đất, cách phi đạo không đến 1km. Nhiều sỹ quan vội nhảy lên xe phóng đến nơi chiếc máy bay lâm nạn, nhưng sức nóng khủng khiếp, của quả cầu lửa không lồ tạo ra bởi nhiên liệu phản lực mới được đổ đầy ắp cho chuyến hành trình hơn 6.500km đến Vladivostok, đã chặn họ lại.*

#### ***Chiếc TU-104 trước và sau khi cất cánh***

*Tất cả đều cháy, những ngọn lửa bao trùm các xác chết, chỉ có những quả cam vàng sũng sốt, chúng văng ra tứ tung như những viên đạn lửa. Khi người ta dập tắt được ngọn lửa, một người được tìm thấy trước khung kính vỡ ở đầu phi cơ. Nhưng ông ta cũng tắt thở trên đường đi cấp cứu.*

*16 đô đốc hải quân và tướng lãnh của Hạm Đội Thái Bình Dương của Liên Bang Xô Viết đã chết cùng 12 hạm trưởng, sỹ quan cấp đại tá và 6 phi hành đoàn; trong đó có Đô Đốc Emil Spiridonov, Tư Lệnh Hạm Đội Thái Bình Dương.*

*Chiếc Tu -104 của Bộ Tư Lệnh Hạm Đội Thái Bình Dương trên đường trở về sau cuộc diễn tập toàn quân được tổ chức tại Leningrad với sự tham gia của lãnh đạo tất cả hạm đội Hải Quân Liên Bang. Sau này Đô Đốc Sergei Gorshkov, Tư Lệnh Hải*

*Quân Xô Viết, cho biết Hạm Đội Thái Bình Dương dưới sự chỉ huy của Đô Đốc Spiridonov đã đạt danh hiệu đơn vị xuất sắc nhất trong cuộc diễn tập.*

*Chưa bao giờ Liên Bang Xô Viết mất nhiều tướng lĩnh như vậy chỉ trong một lúc. Ngay trong thế chiến thứ 2 họ cũng chỉ mất 4 đô đốc.*

*Khi được báo cáo khẩn cấp chi tiết, ban lãnh đạo, và bộ tư lệnh Hải Quân Liên Bang Xô Viết nghĩ ngay đến hành động khủng bố của kẻ địch (Mỹ) nhằm tiêu diệt toàn bộ ban chỉ huy Hạm Đội Thái Bình Dương trước khi chúng tiến hành một cuộc tấn công; lúc đó hạm đội này sẽ như rắn không đầu và bị đánh bại.*

*Tức thời lệnh báo động được ban ra. 100% lực lượng chiến hạm, dàn phóng hoá tiễn được huy động sẵn sàng nghênh chiến. Tuy nhiên đã không một kẻ địch nào xuất hiện, không một động tĩnh nào của lực lượng đế quốc khát máu - blood sucking imperialists - được ghi nhận.*

*Thực tế là mạng lưới an ninh của phi trường quân sự Pushkin rất nghiêm ngặt, không dễ gì bên ngoài có thể len vào tổ chức cuộc phá hoại. Giả thuyết bị phá hoại từ bên ngoài không còn đứng vững, ắt có sự phá hoại từ bên trong. Ai được lợi từ tai nạn thảm khốc này?*

*Danh sách hành khách đáp chuyến bay quân sự này được rà soát và người ta thấy ngay kẻ tình nghi, đó là Phó Đô Đốc Rudolf Golosov, Tham Mưu Trưởng Hạm Đội Thái Bình Dương, một ứng cử viên thay thế Tư Lệnh Emil Spiridonov. Ông này đã từ chối không đáp chuyến bay Tu-104 vào phút cuối để lên một chuyến bay khác đến căn cứ Hải Quân Bắc Phương. Lệnh bắt ông ta được ban ra, ngay khi Rudolf Golosov đang trên xe từ phi trường về căn cứ thì bị chặn bắt giữ.*

*Nhưng cuộc điều tra sau đó cho thấy Rudolf Golosov có tình trạng ngoại phạm - alibi. Ông ta sinh ra ở Bắc Nga, từng có thời gian phục vụ ở căn cứ hải quân nơi đây; sau đó được đổi sang Hạm Đội Thái Bình Dương. Do vậy ông ta còn gia đình và một người con gái tại nơi này. Trước khi tham dự cuộc diễn tập toàn quân ở Leningrad, Golosov đã xin phép Đô Đốc Tư Lệnh Emil Spiridonov cho ông ta nghỉ phép để về nơi đó thăm con.*

*Spiridonov chấp thuận với điều kiện nếu sau cuộc diễn tập mọi sự được suôn sẻ thì sẽ cấp phép cho Golosov. Chứng cứ cho thấy Spiridonov chỉ vừa cấp phép cho Golosov vài giờ trước khi tai nạn xảy ra, và Golosov đã tìm được máy bay lên căn cứ Bắc Nga ngay sau đó không lâu. Trong thời gian quá ngắn ngủi đó Golosov không thể tổ chức vụ phá hoại.*

*Vấn đề trực trặc kỹ thuật được đặt ra, người ta truy tìm chiếc hộp đen ghi nhận các hoạt động của chuyến bay. Tuy nhiên xưa nay kỹ thuật của Xô Viết là ưu việt, chiếc Tupolev lừng danh là niềm hãnh diện của Liên Bang mặc dù trong nội bộ quân đội và không quân Nga, như là các phi công, ai cũng biết nó được thiết kế chạy theo thành tích, mang đầy sai sót, rất khó điều khiển, nhưng những điều đó không được công khai nói ra. Cuộc điều tra nhắm vào lỗi của phi công ngày hôm đó là Trung Tá Anatoly Inyushin, người đã có 8,000 giờ bay thì hết 6,000 giờ là lái Tu-104. Một phi công tài ba và đầy kinh nghiệm.*

### **Trung Tá Phi Công Anatoly Inyushin**

Cầm nang hướng dẫn điều khiển chiếc Tu-104 chỉ định tốc độ tối thiểu trên đường băng để cất cánh là 220km/hr, mũi máy bay chỉ được nâng lên 6 độ, sau khi máy bay đã rời mặt đất mới dần dần nâng mũi lên để đạt độ cao.

Phó Đô Đốc Rudolf Golosov ghi chép lại rằng sau đó Tư Lệnh Phi Hành Hải Quân Xô Viết, Đại Tướng Mironenko, cho ông ta xem dữ liệu của chiếc hộp đen ghi nhận chiếc Tu-104 cất cánh lúc chỉ đạt tốc độ 185km/hr, và mũi của nó cao hơn 6 độ. Không hề có ghi nhận nào về lực ép lên cần lái. Điều này khẳng định phi công không hề điều khiển cho chiếc máy bay cất cánh.

Trung Tướng Viktor Sokerin, kẻ đạt danh hiệu Phi Công Quân Sự Danh Dự Toàn Nga, có mặt hôm đó tại phi trường Pushkin, cho rằng chiếc Tu-104 TỰ CẤT CÁNH, nghịch lại với ý muốn của phi công.

### **Tại Sao?**

Ông ta kết luận: Có sự dịch chuyển trọng tâm của máy bay làm mũi của nó bị bốc lên cao quá sớm khiến hiệu ứng không khí dưới cánh tạo ra lực đẩy rất lớn - aerodynamic effect - bốc chiếc máy bay lên không.

Nhưng tại sao có sự dịch chuyển trọng tâm trên chiếc Tu - 104 ngày hôm đó?

Nga Xô Viết là một cường quốc từng dẫn đầu thế giới về lãnh vực khoa học, nhất là trong ngành kỹ thuật du hành hàng không và không gian, chưa nói đến kỹ thuật chế tạo vũ khí nhất là vũ khí nguyên tử.

Tuy nhiên đến năm 1969 nước này mới lập nhà máy sản xuất giấy vệ sinh. Thử tưởng tượng 130 triệu dân Nga trước đó giải quyết nhu cầu cần bản này như thế nào. Ngay sau khi nhà máy chạy hết công suất, giấy vệ sinh vẫn nằm trong danh sách 5 thứ dân Nga mơ ước - viết nguyên tử, thuốc nhuộm tóc, bịch nylon đựng đồ, và sách tiểu thuyết. Luôn luôn có hàng dài cả trăm người trước các cửa hàng mậu dịch, chờ được mua theo số lượng ấn định ít ỏi.

Giấy vệ sinh, niềm hạnh phúc của dân Nga thời Xô Viết

Không phải vì việc sản xuất giấy vệ sinh khó khăn gì, nhưng nó là cái giá mà 130 triệu dân Nga lúc đó phải trả cho các thành tựu to lớn khác của nhà nước. Nó nằm trong định luật kinh tế toàn dụng của Samuelson: "đạn đại bác hay thùng bơ" - nước Nga đã chọn đạn đại bác nên dân Nga không có giấy vệ sinh.

Cho đến trước khi có phong trào đổi mới - Perestroika, rồi cởi trói - glasnost - thì ngay cả thực phẩm cũng khan hiếm. Tình trạng khan hiếm hàng hoá - goods deficit, tạo những hiện tượng xã hội như "con tàu xúc xích" - "sausage trains". Chúng là những chuyến từ Moscow nối các thành phố lân cận mà người dân thường dùng để lên Moscow sắp hàng mua xúc xích. Lâu ngày các chuyến xe này luôn luôn ngập ngụa mùi xúc xích nên được dân Nga gọi như thế.

Gần Moscow mà đã như vậy thì các tỉnh xa xôi, nhất là Vladyvostok miền viễn đông, thì tình hình còn tệ hại đến thế nào. Những thứ nhu yếu phẩm tầm thường đó còn khan hiếm nói chi đến những thứ "xa xỉ" như bàn ghế, tủ lạnh, máy giặt, xe hơi

v.v...mà chỉ có những cán bộ cao cấp trên thượng tầng của xã hội mới có cơ hội sờ tay đến.

Hậu quả là từ cán bộ cấp thấp cho đến cấp cao, chớp bu, thường kết hợp những chuyến công tác đến các thành phố lớn như Moscow hay Leningrad để mua sắm - shopping tours

Trung Tướng phi công, Victor Sokerin, hồi tưởng lại cảnh hỗn loạn khi chiếc TU- 104 nhập hàng hoá. Phi hành đoàn của nó đã cố gắng sắp hàng lên một cách thủ tục, nhưng những ông đồ đốc đã nổi cáu mắng họ chỉ là những tài xế, cần biết thân phận của mình. Trung tá phi công, Anatoly Inyushin, và viên phi công phụ đã cố tranh luận với họ, nhưng những ông đồ đốc đã dọa giáng cấp, cho họ về vườn; thậm chí chửi mắng bằng những lời thô tục.

Đối với mấy ông tướng họ không khác gì giun, dế, nhút là khi các ông ấy nồng nặc mùi rượu sau những buổi hội họp. Các đồ đốc cứ tự tiện tống lên máy bay bất cứ thứ gì các ông đã mua được, kể cả những thùng cam vàng. Kết quả là chiếc máy bay đã chứa quá trọng tải - overloaded, và trở nên quá nặng - overweighed.

Tại sao các viên phi công không từ chối bay một chiếc máy bay quá trọng tải như vậy? Tướng Sokerin cho rằng nếu họ làm như vậy thì tức thời cả phi hành đoàn đã bị đuối, và tai nạn có thể đã không xảy ra. Các sĩ quan trong quân đội Nga Xô Viết, và các đồ đốc hải quân có quá nhiều quyền lực, họ nắm quyền sinh sát thuộc cấp trong tay, có thể tức thì phá tan sự nghiệp, ngay cả mạng sống của bất cứ ai khi họ muốn.

Chứng cứ tìm thấy sau này cho biết Trung Tá phi công, Anatoly Inushin, đã từng gửi khiếu nại lên Đảng Bộ, Bộ Hải Quân Xô Viết báo rằng máy bay của ông ta luôn bị chở quá trọng tải với những hàng hoá khan hiếm như bàn ghế salon, giường tủ, máy giặt, tủ lạnh, TV, đồ sành sứ và cả đồ phụ tùng linh kiện cho ban đồ đốc, và bộ tư lệnh. Khiếu nại của ông ta không bao giờ được trả lời. Chẳng ai dám đụng đến Đô Đốc Emil Spiridonov.

Điều đáng nói là hàng hoá của các ông tướng được chất hết vào khoang sau đuôi máy bay khiến trọng tâm của nó bị dời rất xa về đằng đuôi. Theo thiết kế thì sự dịch chuyển trọng tâm cho phép chỉ là 10% từ giữa thân máy bay, ngay dưới cánh.

Nếu trọng tâm bị dịch khỏi điểm quy định quá tỉ lệ đó thì mối nguy phi công mất khả năng điều khiển là rất cao. Trung Tướng phi công Sokerin tin rằng Trung Tá Inushin biết tình trạng quá trọng tải này, nhưng dưới sự đe dọa của các ông đồ đốc, có thể ông ta hy vọng rằng sẽ cho máy bay chạy trên đường băng lâu hơn cho đến khi đạt được tốc độ cất cánh quy định 220km/hr hoặc nhanh hơn nếu còn thừa phi đạo, đồng thời nhắc mũi máy bay lên nhỏ hơn 6 độ quy định rồi mới cất cánh. Khi máy bay đã rời mặt đất sẽ từ từ nâng nó lên cao. Điều này khó khăn, nhưng phi công Nga thường làm với những chiếc oanh tạc cơ TU - 16 có kết cấu tương tự như Tu-104 khi chúng quá trọng tải.

Nhưng một tai hoạ khôn lường nữa đã xảy ra; ngày trước chuyến bay Đô Đốc Spiridonov lại mua một máy in và 2-3 cuộn giấy in, mỗi cuộn nặng khoảng 500kg để sử dụng cho tờ báo Hạm Đội Thái Bình Dương của ông ta.

*Trong cảnh hỗn loạn khi chất hàng, chúng không được cột chắc lắm. Các nhà điều tra tin rằng khi chiếc TU-104 tăng tốc trên đường băng các cuộn giấy này đã bung ra, lăn ngược về phía sau đuôi, khiến trọng tâm của máy bay vốn đã bị dịch chuyển khá nhiều ra phía sau, lại càng xa thêm nữa, đè hẳn phía đuôi của nó, trên mức cho phép 10% theo thiết kế nhiều lần.*

*Sự kiện này khiến mũi máy bay bị nhô lên cùng cánh máy bay hứng quá nhiều gió ngược; nó như con diều bị thổi bung lên cao với một độ góc rất lớn, gần như bị bật ngược, sức nâng của không khí bị triệt tiêu - stall, nó lơ lửng một vài giây rồi trọng lực tác động vào trọng tâm ở phía đuôi lôi xuống như một hòn đá. Phi công không thể làm gì được.*

*50 người đã cháy thành than, trong đó có 6 thường dân kể cả vợ của Đô Đốc Spiridonov, và những người ông ta cho quá giang, một vi phạm nghiêm trọng luật của bộ Hải Quân cấm chở thường dân trên máy bay quân sự. Rõ ràng Đô Đốc Spiridonov cho rằng rằng luật lệ không leo đến được những Đô Đốc.*

### ***Đô Đốc Emil Spiridonov và phu nhân***

*Không lâu sau khi tai nạn xảy ra, tờ báo quân đội Red Star đã đăng một mẫu tin nhỏ trong trang 3 rằng - Một nhóm đô đốc Xô Viết, sĩ quan, và quân nhân của Hạm Đội Thái Bình Dương, đã tử nạn trong một tai nạn máy bay, Đảng Bộ của Quân Đội Nhân Dân Xô Viết chia buồn cùng với thân nhân của họ - Tờ báo nêu tên 3 Đô Đốc. Chỉ từng đó, Liên Bang Xô Viết không hề đưa động gì đến con số 50 người chết.*

*Như hầu hết tất cả những tai nạn ở Liên Bang Xô Viết, tai nạn ở phi trường quân sự Pushkin tức thì được đóng dấu "mật". Hầu hết nạn nhân được chôn trong một khu mộ chung tại Leningrad; hầu hết các bà quả phụ không được thông báo về cái chết của chồng mình cho mãi đến 16 năm sau, 1997, tức 6 năm sau khi Xô Viết sụp đổ. Năm 1998, một hàng chữ được khắc lên bia tưởng niệm tại khu mộ này: "Tưởng nhớ những hải quân của Hạm Đội Thái Bình Dương đã chết trong khi thi hành nhiệm vụ ngày 7 tháng 2, năm 1981."*

*Dĩ nhiên họ không khắc chữ: "Tưởng nhớ những hải quân đã chết trong khi đi mua sắm".*

*Cách hành xử, và bùng bít sự thật như vậy làm mất đi cơ hội để người ta học bài học từ những lỗi lầm mà tránh được những tai nạn tương tự trong tương lai.*

*Với cách bùng bít tin tức của Liên Bang Xô Viết trước kia, và Liên Bang Nga hiện nay chẳng ai biết có bao nhiêu tai nạn đã xảy ra. Chúng ta chỉ biết những gì họ không thể giấu được như chiếc máy bay quân sự Antonov - AN-12 rơi năm 1996 đã giết chết 17 quân nhân trong đó có Đại Tướng Sergei Selenznyov, Tư Lệnh Lộ Quân Leningrad.*

*Nguyên nhân tai nạn do ông Đại Tướng buộc phi hành đoàn cất cánh chiếc máy bay quá trọng tải trong thời tiết xấu. Ngoài khí cụ quân sự, chiếc máy bay phải chở đủ thứ vật liệu xây dựng cho căn nhà, và chiếc xe hơi riêng của ông ta.*

*Điều ai cũng biết quyền cao chức trọng có thể làm mờ lý trí và thay đổi con người. Rủi thay đó là chuyện thường tình ở Liên Bang Nga hiện nay, vấn đề trở nên bình thường đến độ những kẻ quyền thế này không những coi thường luật lệ và các giá trị đạo đức của con người mà còn coi khinh các định luật vật lý tự nhiên khiến nhiều tai hoạ đã giáng xuống không những trên đầu họ mà còn là vạ lây cho những người vô tội nữa.*

**Original Article: *How 40 years ago a plane crash “beheaded” the Pacific Fleet***

*The plane crash that occurred on February 7, 1981 in the vicinity of Pushkin, Leningrad Region, completely “decapitated” the entire then Pacific Fleet. One of the consequences of the tragedy was the refusal of the military from the Tu-104 airliners.*

*In February 1981, the country’s leadership gathered in Leningrad the command of all fleets, including the Pacific. The target was a command post exercise that took a week. After the event, the Far Eastern officers were packing up home: they were to fly on the Tu-104, and they arrived in Leningrad with the same liner.*

*February 7 turned out to be snowy, but despite the bad weather, the board took off at 16:02. He began to gain altitude, took off from the ground and literally a few seconds later collapsed 20 meters from the runway. The explosion left no chances for 44 passengers and 6 crew members.*

*– Falling on its back, the plane exploded instantly. There was a terrible rumble, a black column of smoke and fire shot upward ... The fire lasted an hour and a half. The kerosene river flows, burns and immediately fades away – there was knee-deep snow. Therefore, the main stream of fire soon departed, but the plane was extinguished for some time.*

*No one was left alive – the plane capsized, 30 tons of burning kerosene incinerated people. Only the crew of the plane was not burned – the pilots flew forward by inertia into the snow, through the canopy and immediately died, – [told](#) eyewitness to the crash, senior officer Viktor Gamaga in the book “Interrupted Flight”.*

*The only survivor at the time of the fall – Senior Lieutenant Valentin Zubarev, who was thrown out of the cockpit at the time of the impact – died on the way to the hospital. Of those who were supposed to fly this flight, two survived, by a fluke. In the morning of the same day, Vice-Admiral Rudolf Golosov, chief of staff of the Pacific Fleet, flew to Murmansk to his son. Vice-Admiral Gennady Khvatov, the commander of the Kamchatka military flotilla, also preferred to take another flight.*

*On board the ill-fated liner were all the command of the Pacific Fleet, including the 55-year-old Admiral Emil Spiridonov. In the plane were, in particular, Honored Military Pilot of the USSR Georgy Pavlov, Commander of the Air Force of the Pacific Fleet, Vice Admiral Vladimir Sabaneev, Chief of Fleet Intelligence Rear Admiral Gennady Leonov, a total of 16 admirals and generals, captains of the first rank.*

*There were also several civilians on board – wives and other relatives of the military. The commander of the crew was Lieutenant Colonel Anatoly Inyushin, one of the most*

*experienced pilots, who spent more than half of his experience at the controls of the Tu-104. During the investigation, the version of the crew's mistakes was swept aside immediately.*

### ***What caused the disaster?***

*Taking into account that the tragedy beheaded the Pacific Fleet, the first version was a terrorist attack. The option with sabotage was also considered because the Sino-Vietnamese war ended not so long ago. Another reason could be tense relations with the United States, which is interested in intervening in events in Afghanistan by landing troops in the Pacific and Indian Ocean.*

*However, it was not possible to prove the participation of foreign special services in the plane crash. The official reason for the tragedy turned out to be much more prosaic. Taking off the Tu-104 was packed to capacity with unsecured cargo, including heavy rolls of printing paper, personal belongings. The passengers were out of balance.*

*In his article "Even the Admiral Will Not Abolish the Laws of Aerodynamics" Honored Military Pilot of Russia Viktor Sokerin [wrote](#) that the position of the aircraft after the lift-off, which stood up "with a cross", indicates that the centering was exceeded the maximum rear. "The crew is powerless," he concluded.*

*Immediately after the incident, information about the disaster was classified. Most of the dead were buried at the Serafimovskoye cemetery in Leningrad. A memorial in memory of them was erected in 1983. Every year on February 7, a memorial service for the victims of this plane crash is served at the Nikolo-Epiphany Naval Cathedral of St. Petersburg.*

### ***Source: [Российская Газета](#) by [rg.ru](#).***

*\*The article has been translated based on the content of [Российская Газета](#) by [rg.ru](#). If there is any problem regarding the content, copyright, please leave a report below the article. We will try to process as quickly as possible to protect the rights of the author. Thank you very much!*

*\*We just want readers to access information more quickly and easily with other multilingual content, instead of information only available in a certain language.*

*\*We always respect the copyright of the content of the author and always include the original link of the source article. If the author disagrees, just leave the report below the article, the article will be edited or deleted at the request of the author. Thanks very much! Best regards!*