

## Гибель российских Ту: версии случившегося

Уже сегодня утром, как предполагается, может быть объявлена основная версия гибели двух российских пассажирских самолетов, Ту-134 и Ту-154. Однако первые версии того, что же могло послужить причиной двух трагедий, выдвигались еще вчера. Несмотря на заявления сотрудников ФСБ о том, что ничто пока не указывает на теракт в воздухе, эксперты и общественное мнение страны склоняются именно к этой версии.

Как пишет сегодня газета "Время новостей", российским спецслужбам, конечно, невыгодно, чтобы почти одновременная гибель двух авиалайнеров была результатом атаки террористов. Потому что через три дня выборы второго президента Чечни вместо первого, которого взорвали на стадионе в Грозном в один из главных национальных праздников России - День Победы. Потому что 22 июня - в день начала Великой Отечественной войны - случилось крупномасштабное нападение боевиков на Ингушетию. Потому что беспокойно в Дагестане. Потому что на днях шел бой с неизвестной бандой во вроде бы тихой Кабардино-Балкарии. Потому что на грани войны балансирует граничащая с российским Кавказом часть Грузии - Южная Осетия.

Если все же окажется, что оба самолета взорвали чеченские террористы, неизбежно последует резкая реакция - по действиям федеральных властей в Чечне, по очередному усилению мер безопасности по всей стране, по санкциям властей России к властям стран, так или иначе помогающих или просто общающимся с представителями чеченских сепаратистов и т.д.

Большинство серьезных экспертов, отмечает издание, сходятся на том, что авиалайнеры погибли от взрывов - за это говорит большой разброс фрагментов на земле. Однако «обычное» взрывное устройство, как считают некоторые специалисты, не привело бы к такому - на многие километры - разбросу фрагментов, поэтому, делает заключение один из собеседников «Времени новостей», взрыв был объемным. Для этого террористы могли распылить в салоне легковоспламеняющуюся летучую жидкость, после чего изложить условия экипажу. В этот момент, вероятно, пилоты и сигнализировали о захвате воздушного судна. Не получив согласия, взрыв могли инициировать сами террористы. Причиной могла быть случайная искра, щелчок зажигалки.

Взрыв мог быть и внешним, как при трагедии летящего из Израиля в Новосибирск самолета, сбитого ракетой украинского комплекса ПВО С-200. Тогда украинская сторона смогла несколько месяцев скрывать истинную причину катастрофы, хотя информация с американского спутника в первые же сутки расставила все акценты - лайнер был сбит ракетой. Российские военные уже в ближайшее время должны предоставить сведения, были ли во время падения самолетов несанкционированные пуски каких-либо ракет из воинских частей, дислоцированных в указанных районах. Кроме того, уверены специалисты, необходимо изучить информацию с разведывательных спутников, которая может многое дать для установления истинных причин случившегося.

Впрочем, некоторые эксперты все же полагают, что такой большой разброс частей самолетов все же мог произойти и при взрыве небольшой бомбы, находившейся как в салоне, так и в багажном отделении. При резкой разгерметизации на большой высоте фюзеляж могло просто разорвать на части, к тому же, «взрывной» эффект могли добавить работающие турбины двигателей, части которых при аварии разлетаются подобно осколкам снаряда.

Другая часть экспертов говорит, что все было намного прозаичней, «без шпионских штучек». В 1990 году на «Боинге-747», летевшем из Нью-Йорка в Париж, от искры взорвались пары топлива, поскольку была неисправной вентиляция. Три года назад на Ту-154, летевшим из Краснодара в Новосибирск, поочередно отказали все три двигателя. Как позже выяснили, цистерна топливозаправщика была покрашена изнутри «не той» краской, сделавшей топливо некондиционным. Но в этом случае самолет благополучно спланировал и сел «на брюхо». Никто не пострадал. В последней трагедии возможности для планирования, как видно, не оставалось.

Специалисты по расследованию авиакатастроф объясняют молчание экипажей не только взрывом, но и элементарным «сваливанием» - когда самолет уходит в штопор и пилоты, пытаясь спасти ситуацию, просто не

имеют сил, времени и нервов спокойно связаться с землей. Они напоминают: в 1994 году экипаж А-310 и в 2002 году пилоты Ту-154 не успели ничего сказать в эфир до столкновения с землей, хотя сохранилась запись экспрессивных разговоров по самолетному (внутреннему) переговорному устройству.

В свою очередь, "Коммерсантъ" сегодня отмечает, что техническое состояние самолетов вполне отвечало требованиям авиабезопасности. По словам экспертов, оба погибших борта хоть и могут считаться ветеранами отечественной авиации, но за многолетнюю эксплуатацию еще не выработали свой ресурс.

Опрошенные корреспондентами издания специалисты в области антитеррора считают, что в данном случае речь не шла о прямом захвате воздушного судна, чтобы, например, как предположили некоторые СМИ, направить его на какой-нибудь стратегический объект или сочинскую резиденцию президента Путина "Бочаров ручей". Специалисты считают, что в условиях ночи отыскать такую цель на земле невозможно. Скорее, на борту произошла другая нештатная ситуация. Например, перед тем как взорвать бомбу, смертник обратился к пассажирам или экипажу, выкрикнул какую-то фразу. В любом случае пилоты Ту-154 успели только подать сигнал о захвате, а в Ту-134 вообще не успели ничего сделать.

Пронести взрывчатку в самолет, по мнению специалистов, большого труда не составляет. Кусок тротила или пластита можно выдать, в частности, за мыло. Батарейки и так не вызовут подозрений. Взрыватель же террорист или террористка может легко спрятать в свои естественные полости. Сборку СВУ легко провести в туалете на борту. И взорвать самолет, не отходя от туалета – как раз в хвосте и находится одно из самых уязвимых мест лайнера. Если взорвать в хвостовой части, рядом с двигателями всего 200 г тротила, то это приведет либо к отрыву хвоста, что произошло с Ту-134, либо к полному разрушению лайнера, как в случае с Ту-154.

Нельзя исключить, пишет газета, и того, что бомбы с уже включенными таймерами были сданы в багаж. Он в аэропортах досматривается не столь тщательно, как ручная кладь и сами пассажиры. К тому же в российских аэропортах нет аппаратуры, которая могла бы уловить мельчайшие запаховые частицы взрывчатки. А только она может надежно проверить багаж. Рентгены и металлодетекторы в такой ситуации неэффективны.

Первый начальник взрывотехнического подразделения КГБ СССР Владимир Михайлов в своем интервью изданию заявил, что "не стал бы торопиться с выводом об отсутствии признаков теракта" в авиакатастрофе.

По его словам, еще в 1979 году после ряда авиакатастроф по заданию руководства КГБ был проведен эксперимент для выработки методик безошибочного определения факта совершения теракта в воздухе. Для этого был проведен ряд взрывов самолета Ту-134 на земле.

"Мы провели много взрывов различной мощности и пришли к выводу, что для безошибочного определения теракта необходимо собрать все части самолета, выложить их в отдельном ангаре и подвергнуть каждую деталь исследованию методами аналитической химии. На это требуется не один день и даже не месяц. Только после этого можно делать серьезные выводы. Любые заявления до проведения таких исследований - домыслы. Чтобы взорвать самолет, не требуется десятков килограммов взрывчатых веществ. Достаточно, если знаешь, куда и как положить, и двухсот грамм. Найти же среди обломков самолета место взрыва за несколько часов очень непросто", - утверждает В.Михайлов.

Газете "Новые Известия" удалось связаться с другим экспертом в области авиации, имеющим большой опыт в расследовании летных происшествий. Он также заявил, что наиболее вероятная версия этой двойной катастрофы – взрывы в полете на обоих самолетах.

Теоретически, рассуждает эксперт, могли рвануть топливные баки. Если от неисправных электрокоммуникаций возникает искра, то она может воспламенить пары топлива в опустевшем баке. Более вероятен вариант с закладкой бомбы с часовым или барометрическим механизмом в багаж, салоны или конструкцию лайнера. Или его мог подорвать террорист-самоубийца. В пользу этой версии говорит одномоментность двух срабатываний на самолетах, взлетевших из одного и того же аэропорта. Большой разброс деталей самолетов (10–20 км) также свидетельствует о взрывах в воздухе на большой высоте. Вероятность того, что два самолета упали при схожих обстоятельствах из-за отказа техники или ошибки пилота, составляет не более 5%.

Издание "Газета" также проконсультировалось с экспертом-взрывотехником, который заявил, что визуальный осмотр обломков самолета еще ни о чем не говорит. Повреждения у машины будут практически идентичными что при взрыве, что просто при падении с большой высоты.

Единственное существенное отличие, по словам эксперта, при технической неисправности, приведшей к

авиакатастрофе, самолет практически никогда не разваливается в воздухе. А в обоих случаях произошло именно это - хвосты самолетов словно отрубил. Говорить с уверенностью о том, был на борту взрыв или нет, можно будет только после специальных лабораторных исследований.

В заключение отметим, что в связи с авиакатастрофами, унесшими жизни большого количества людей, 26 августа объявлено в России днем траура. Соответствующий указ подписал президент РФ Владимир Путин.

Автор: Артур Скальский © РосБизнесКонсалтинг ПРОИСШЕСТВИЯ , РОССИЯ 👁 2518 27.08.2004, 00:29  
👤 335

URL: <https://babr24.com/?ADE=14541> Bytes: 9312 / 9312 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

*Связаться с редакцией Бабра:*

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)

Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

#### КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [krasyar.babr@gmail.com](mailto:krasyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [nsk.babr@gmail.com](mailto:nsk.babr@gmail.com)

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [tomsk.babr@gmail.com](mailto:tomsk.babr@gmail.com)

[Прислать свою новость](#)

#### ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot\\_bot](#)

эл.почта: [equatoria@gmail.com](mailto:equatoria@gmail.com)

## СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

---

эл.почта: [babrmarket@gmail.com](mailto:babrmarket@gmail.com)

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)