

Кто убил пассажиров аэробуса А-310?

Трагедия самолета А-310 вряд ли кого-либо оставила равнодушным. Седьмая за все постперестроечное время авиакатастрофа вновь возродила к жизни вопросы о том, почему же в Иркутске систематически разбиваются самолеты.

Безусловно, можно сослаться на мистику и загадочный Байкальский тектонический разлом. А можно и более реально посмотреть на вещи.

Напомним, что до момента посадки, по официальным данным, на самолете все было в полном порядке. Между тем уже в этом вопросе появляются какие-то недоговоренности, которые могут значительно изменить общую картину катастрофы. Из неофициальных источников в авиационных кругах журналистам стало известно, что на самом деле на борту аэробуса перед посадкой происходило что-то нестандартное, так как еще до момента посадки машины скорой помощи и пожарные выехали к взлетной полосе.

По свидетельству польского гражданина Томаша Горжкиеви́ча, находившегося в самолете, самолет практически не тормозил все время пробега по взлетно-посадочной полосе. Затем, в какой-то момент, самолет резко ускорил движение, как будто пытаясь взлететь, но тут закончилась взлетная полоса, и произошла катастрофа.

Сопоставив эти два факта, можно сделать вывод, что у самолета изначально была неисправна тормозная система. Так как основная неисправность тормозной системы заключается в падении давления в гидравлике, а это однозначно определяется приборами, то, вероятно, пилоты знали о неисправности еще до посадки. В ситуации, когда самолет практически не тормозит, либо тормозит недостаточно эффективно, пилоты чисто физически не успевают переключить двигатели полностью на реверс, так как короткая посадочная полоса "заканчивается" за считанные секунды.

В случае, если эта версия верна, то у пилотов в принципе не было другого выхода, кроме как немедленно приземляться в надежде на лучшее. В существующей реальности пока еще не найден безошибочный выход из ситуации, когда у самолета в принципе не работают тормоза. Правда, пилоты могли постараться выработать оставшееся горючее, которого осталось около тонны, а наземные службы могли подготовиться немного получше к прибытию аварийного самолета.

Еще одна версия - связанная с поведением самолета в ситуации, когда тормоза не работают либо у колес нет трения с землей, например, при очень мокром бетоне. В этом случае неосторожное использование реверса двигателей может увести самолет в сторону и сбросить с взлетно-посадочной полосы.

Более "мягкая", но также связанная с тормозами, версия может быть связана с человеческим фактором. Известно, что взлетно-посадочная полоса во время посадки была очень мокрой и скользкой. Из-за этого летчики при посадке могли отказаться от использования "реверса", так как на мокром бетоне это могло бы сорвать самолет в неконтролируемый занос. В данном случае торможение обычно производится автоматически: при касании колес бетонной полосы специальный датчик включает закрылки на задней поверхности крыла, которые начинают подниматься и тормозить, прижимая его к поверхности земли. Для того, чтобы задать программу автоматического торможения, пилот должен заранее активировать ее, потянув еще в воздухе на себя специальную рукоятку. Возможно, что пилоты после бессонной ночи просто забыли про рукоятку, а когда поняли свою ошибку - управлять торможением вручную было поздно.

Косвенным подтверждением "тормозной" версии является категоричное заявление представителей авиакомпании "Сибирь" о полной технической исправности самолета, сделанное очень поспешно, сразу после катастрофы. Трудно заподозрить у сотрудников этой авиакомпании дар телепатии или предвидения - они ничего не могли на самом деле знать о техническом состоянии самолета до заключения технической экспертизы, и в их заявлении прослеживается лишь стремление во что бы то ни стало снять с себя ответственность. Широко распространенная в России практика перекалывания ответственности на погибший

экипаж, к сожалению, слишком часто встречается в ситуации, когда необходимо исключить вину каких-то высокопоставленных лиц или крупных компаний.

Вообще вопросов к авиакомпании "Сибирь" возникает больше, чем того хотели бы ее представители. Загадочная замена самолета перед вылетом из Москвы, которая была произведена, по словам некоторых из уцелевших пассажиров, пока никак не объяснена. Совершенно непонятно, почему после аварии не раскрылся надувной трап, куда исчез спасательный трос, почему стюардессы смогли открыть только один выход, прочему не сработали системы аварийного пожаротушения.

Общая беда всех российских самолетов - солидный возраст - также мог сыграть свою роль в катастрофе. Несмотря на заверения представителей гражданской авиации о том, что возраст 19 лет для самолета является незначительным, на самом деле в этом есть большие сомнения. Средний возраст самолетов в западных авиакомпаниях составляет 5-7 лет, а через 12-15 лет эксплуатации все самолеты в Европе списываются и продаются третьим странам - в том числе в Россию. Несмотря на всю патологичность подобного явления, оно совершенно объективно - у российских авиакомпаний попросту нет денег на покупку новых самолетов. И вопрос здесь даже не в отдельной иркутской катастрофе, а в общей политике российского правительства в отношении авиационной безопасности. Вместо внедрения жесткого многоступенчатого государственного контроля на всех уровнях за безопасностью полетов, государство практически пустило на самотек все техническое вооружение российских авиакомпаний и, как следствие, их безопасность. В вопросах безопасности в авиации государство занимает беспроигрышную позицию "спасение утопающих - дело рук самих утопающих", предоставляя практически весь контроль за надежностью техники самим авиакомпаниям. В результате авиакомпании оказываются в прокрустовом ложе дилеммы - систематического улучшения состояния авиационного парка либо сохранения рентабельности. При существующей ситуации на рынке авиаперевозок авиакомпании оказываются неспособными одновременно "держаться на плаву" и содержать самолеты в идеальном техническом состоянии.

Заложниками ситуации оказываются пассажиры. К их счастью, они даже не подозревают, на каких развалах им приходится летать - знают об этом лишь летчики и обслуживающий персонал, которые в частных беседах выражают свое отношение к качеству "летающих гробов" исключительно с помощью великого и могучего.

Однако еще больше вопросов - к иркутскому аэропорту. Основная беда Иркутска - это узкая и короткая взлетно-посадочная полоса (ВПП), которая к тому же имеет ненормально большой уклон. В 2001 году полоса была незначительно удлинена для того, чтобы принимать "большие" самолеты типа Боинг и Аэробус. Даже при нормальных метеоусловиях, что в Иркутске бывает нечасто, взлет и посадка проходят на пределе возможностей большого самолета. Короткая ВПП не оставляет никаких возможностей для маневра самолета в случае возникновения любой проблемы - к примеру, взлета в случае неудачно происходящей посадки. Например, если бы ВПП иркутского аэропорта была вдвое длиннее, пилоты А-310 могли бы прекратить посадку и попытаться взлететь.

Крайне узкая в иркутском аэропорту и так называемая "полоса отчуждения" - пространство между ВПП и пресловутым бетонным забором. Будь она немного шире, хотя бы как в московском Домодедово - и самолет просто естественным образом затормозил бы о мягкую землю, "зарылся" бы в нее и, скорее всего, развалился бы на части - но не взорвался бы. Именно так и произошло с самолетом Ту-134 главкома ВМФ, который 10 июля также слетел с ВПП.

Однако проблема с "полосой отчуждения" касается не только и не столько аэропорта, сколько уже городского муниципалитета. С разрешения городских чиновников и стараниями архитекторов вокруг аэропорта построили массу жилых зданий, кафе, заправок, разного рода ремонтных мастерских и сервисов. Какому-то остряку из числа иркутских риэлтеров даже пришлось в голову рекламировать жилье в непосредственной близости к аэропорту как "элитное". Разного рода сооружения возводятся в непосредственной близости к забору, ограждающему аэропорт - именно в такой гаражный кооператив и "въехал" самолет А-310, пробив многотонной машиной бетонное ограждение.

Безусловно, строительство гаражей вблизи аэропорта - полное безобразие, хотя гаражи были построены до удлинения ВПП, а не после. Однако многоумный министр транспорта, попытавшийся найти "стрелочника" среди владельцев этого кооператива, не подумал о том, что если бы не гаражи - жертвой летящего без управления и тормозов лайнера стали бы жилые дома, и тогда повторился бы кошмар упавшего "Руслана".

Впрочем, в самом худшем развитии ситуации самолет мог и не свернуть со взлетной полосы, а врезаться в здание аэровокзала...

Любому здравомыслящему человеку очевидно - иркутский аэропорт необходимо переносить, причем делать это нужно не в каком-то будущем, а немедленно. Он попросту непригоден для приема "больших" самолетов. Однако делать это, несмотря на "правильные" слова и общее понимание ситуации, никто из чиновников, видимо, не собирается. Здание аэровокзала неспешно ремонтируется, никаких разговоров о бюджетном финансировании нового аэропорта не ведется ни на каких уровнях. Между тем под Иркутском имеется прекрасный аэродром на Белой, единственный недостаток которого - он же и достоинство - это значительное удаление от Иркутска. Впрочем, в случае реализации проектов губернатора Тишанина по строительству "Большого Иркутска", аэропорт на Белой оказывается максимально приближен к черте города, а вопрос доставки пассажиров без труда решается регулярными электропоездами. "Старый" же иркутский аэропорт можно оставить для местных рейсов и вертолетов.

Задача выноса аэропорта в Иркутске стояла еще в 60-х годах прошлого столетия. Уже тогда город вплотную подошел к аэропорту и во вредную шумовую полосу попадало около 200 000 человек. А нынешнее "элитное жилье" в полной мере получает и вредные выбросы из двигателей самолетов, и разрушительный шум... Мэр Салацкий даже добился финансирования строительства нового аэропорта за городом, но тогда руководство Иркутского аэропорта договорилось с первым секретарем обкома партии Банниковым и тот зарубил проект на корню, отказавшись от финансирования. Исчез проект выноса аэропорта из черты города и из нового генерального плана развития города, хотя изначальный проект "Иркутскгражданпроекта" предусматривал его. Утверждаемый проект предусматривает лишь "разворот" взлетно-посадочной полосы, и по словам компетентных лиц в городской администрации, стоимость этого "разворота" вполне сравнима со строительством нового аэропорта. По мнению независимых экспертов, в переносе аэропорта не заинтересованы некие лица в руководстве города, имеющие тесные связи с бизнесом, занимающимся реконструкцией существующего аэропорта.

Хотя на самом деле, похоже, проблема аэропорта волновала и будет волновать лишь родственников погибших. Россия не заметила трагедии. В день катастрофы, как и в день траура, с экранов центрального телевидения не исчезали развлекательные программы и концерты к 70-летию ГИБДД, президент обошелся дежурными фразами, гораздо более заинтересованный случайной смертью террориста Басаева, и даже на иркутском телевидении крайне странно выглядела бегущая строка с именами погибших на фоне хохота Марии Ниазашвили, катающейся на велосипеде...

Автор: Дмитрий Таевский, БАБР.RU © Babr24.com РАССЛЕДОВАНИЯ, БАЙКАЛ 👁 11247 12.07.2006, 15:15
👍 527

URL: <https://babr24.com/?ADE=31293> Bytes: 11219 / 11219 [Версия для печати](#)

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Дмитрий
Таевский, БАБР.RU.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)