

# Расшифровка переговоров экипажа самолета ТУ-154, разбившегося под Иркутском 3 июля 2001 года

Литерой э в расшифровке помечены члены экипажа, идентифицированные недостаточно уверенно.

Литера д - диспетчер.

Гончарук Валентин Степанович - командир воздушного судна. В расшифровке разговоров - квс

Диденко Сергей Александрович - второй пилот. В расшифровке разговоров - 2п

Сакрытин Николай Николаевич - штурман. В расшифровке разговоров - шт

Степанов Юрий Александрович - бортинженер. В расшифровке разговоров - би

Выписка с бортового магнитофона МАРС-БМ внутрикабинных переговоров и радиообмена с диспетчером экипажа самолета Ту-154 | 875845, выполняющего рейс 03.07.2001 г. по маршруту Екатеринбург - Иркутск

Время - Переговоры экипажа

16.58.07 шт. - 845,5700, Раздолье (населенный пункт, над которым совершался пролет. - Ред.).

16.58.10 д. - 845 Раздолье подтвердил, 5700 с подходом 125,2

16.58.15 шт. - 125,2

16.58.21 квс - Хорошо

16.58.22 квс - Иркутск-подход 85845, доброй ночи. Раздолье 5700 информация ЭКСРЕЙ

16.58.32 д - 85545, Иркутск-подход 85845, доброй ночи, прямой 282 градуса, удаление 80 километров, к третьему левым, снижайтесь 2700

16.58.42 квс - 845, к третьему снижаюсь 2700

16.59.25 квс - Нормально идем

16.59.35 квс - 550 метров у нас уберется

16.59.45 э - .... (нрзб)

16.59.46 квс - До третьего

16.59.48 э - (нрзб)

17.01.04 квс - Еще подтягивать придется

17.01.42 квс - Юра, включи обогревы ВНА

17.01.43 би - Включен

17.01.55 д - 845, удаление 40, снижайтесь 2100

17.01.58 2п - 2100

17.01.59 квс - 845 снижаюсь 2100

17.02.29 э - (нрзб)

17.02.59 квс - Мы дома, снижаемся, с прямой заходим, такая высота, проходим по Дагес\*, а здесь мы еще 550 м. Сбросим.... (\*Дагес - перевыставляем высотомер)

17.04.09 д - 845, последнюю информацию Янки прослушайте

17.04.13 квс - Понял, хорошо, слушаю

17.04.17 э - Ты мне, да?

17.04.21 АТИС ...миллиметров, 947, ГПА без существенных изменений, получение информации Янки подтвердите

17.04.43 квс - Коля, послушай, а я сейчас с ним отработаю

17.04.45 шт. - Слушаю

17.04.49 квс - 845, 2100

17.04.52 д - 845. Система захода?

17.04.55 квс - Заход директорный, информация Янки, давление 7-10

17.05.02 д - 845, заход разрешаю, снижайтесь 900 к третьему по давлению 7-10 мм

17.05.08 квс - 845. К третьему снижаюсь 900, давление 7-10

17.05.14 д - 845, траверз полосы проходите, 11 километров боковое

17.05.18 квс - Да, визуально наблюдаю. Принял

17.05.28 2п - Юра, чисто. Его можно вырубить! Посмотрим там

17.05.29 квс - Да он работает

17.05.32 шт. - Я рассчитываю 20 километров

17.05.34 квс - Хорошо

17.05.36 шт. - Сейчас давление поставим 7-10

17.05.43 квс - Полностью вываливай и гаси скорость, гаси скорость

17.05.44 э - Гаси, гаси

17.05.47 квс - Выставляем давление 7-10

17.05.48 2п - 7-10

17.05.49 э - 7-10

17.05.55 квс - 845, на 1800, 7-10 давление установлено, контрольная 1250, снижаюсь 900

17.06.01 д - 845, понял

17.06.03 шт. - 150 до заданной

17.06.04 2п - Да

17.06.05 квс - Гаси, гаси скорость

17.06.05,5 2п - Гашу, гашу

17.06.06 шт. - Механизацию смотри

17.06.08 квс - Нам 100 метров до заданной

17.06.09 2п - Да, 100 метров

17.06.10 шт. - (нрзб километров)

17.06.13 квс - Ты 8 поставил, у тебя скорость и выскочит

17.06.17 квс - Вот и вошли в облачность, Юра

17.06.20 квс - Смотри, температура какая

17.06.21 шт - Дают 290 градусов - 5,14 градуса, 710 CAVOC

17.06.25 квс - Хорошо

17.06.26 квс - Так, подключаем и ...

17.06.28 2п - Загорелось?

17.06.30 шт - нрзб да работает 17.06.32 квс - Сколько осталось километров?

17.06.34 шт - 8 километров

17.06.34,5 2п - 8

17.06.35 квс - Хорошо

17.06.56 квс - Вот так вот берем, ..... Застабиллизировал высоту

17.06.58 2п - Хорошо

17.07.02 2п - 400 километров

17.07.03 квс - Руль хорошо, шасси выпустить

17.07.06 2п - Выпускаю

17.07.08 би - Шасси выпускаются

17.07.10 2п - Шасси нрзб РВ нрзб

17.07.12 д - 845, выполняйте третий, снижайтесь 850 метров к четвертому

17.07.17 квс - 845, снижаюсь к четвертому, 850

17.07.21 би - Шасси выпущены

17.07.23 квс - Так, скорость падает....

17.07.25 квс - Снижаемся

17.07.27 квс - 850, режим 70

17.07.29 би - 70

17.07.30 квс - (350,360), скорость выдерживаем

17.07.32 квс - 7-5 режим

17.07.33 би - 7-5

17.07.37 шт - К 850 подходим

17.07.39 квс - 80 режим

17.07.40 би - 80  
17.07.42 квс - 8-2  
17.07.43 э - 8-2  
17.07.44 шт - 850  
17.07.45 квс - 850  
17.07.45,5 звуковая сигнализация АУАСП (длительность 1,5 сек.)  
17.07.47,2 звуковая сигнализация отключение АБСУ (длит. 2,3 сек.)  
17.07.49 квс - Б-дь, вы что!  
17.07.51 квс - Скорость!  
17.07.52 э - нрзб  
17.07.53 квс - нрзб ....ядь, добавь  
17.07.53,5 2п - Стоп! Стоп! Куда! Куда!  
17.07.55 квс - Стоп! Стоп! Стоп!  
17.07.55,5 шт - Так, так, так  
17.07.57 квс - Выводим!  
17.07.58 шт - Тише, тише, тише  
17.07.59 2п - Давайте вправо!  
17.08.01 Звуковая сигнализация задатчика РВ (длит. 4 сек.), начало звуковой сигнализации АУАСП (продолжается до конца записи)  
17.08.02 э - Режим! Добавь!  
17.08.05 э - Режим!  
17.08.06 би - нрзб есть!  
17.08.08 э - Режим добавь!  
17.08.09,5 2п - Взлетный режим! Господи!  
17.08.10,5 би - Взлетный!  
17.08.11,5 э - Эх, все, п...ц!  
17.08.16 звуковая сигнализация задатчика РВ (длит. 6 сек.)

#### КОММЕНТАРИЙ СПЕЦИАЛИСТА

#### ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА БЫЛИ ОШИБОЧНЫМИ

По мнению летного директора авиакомпании "Внуковские авиалинии" (22 года летного стажа, до сих пор летает командиром экипажа на самолетах типа Ту-154) Юрия СЫТНИКА, до времени 17.07.45,5 ситуация, погода и обстановка были нормальные. Диспетчером с земли была поставлена задача экипажу выйти на последний разворот перед посадкой на высоте 850 метров с атмосферным давлением 710 мм ртутного столба. Командир экипажа определил следующие параметры: скорость - 350 - 360 км/час, режим работы двигателя был от 70 до 82 процентов, что видно по переговорам. Шасси были выпущены, закрылки тоже.

Экипаж не сумел выдержать заданный режим высоты 850 метров. Чтобы вернуться на исходную высоту,

второй пилот, видимо, потянул штурвал на себя. В результате увеличился угол атаки (угол, проще говоря, с которым задран нос самолета по отношению к встречному потоку воздуха). Но при столь большом угле атаки необходима гораздо большая скорость, чем та, с которой шел самолет. С такой судно начинает терять устойчивость в воздухе. Когда в 17.07.45,5 звуковая сигнализация АУАСП (автомат углов атаки и самолетных перегрузок) предупредила об этом, самолет оказался именно в таком неустойчивом положении. Затем отключился автопилот (АБСУ - автоматическая бортовая система управления), который был включен экипажем, когда они вошли в облачность в 17.06.17. Поняв это, в 17.07.49 командир заматерился, в 17.07.51 приказал добавить скорости. Второй пилот для того, чтобы исправить сваливание самолета на левую сторону, начал работать штурвалом. В 17.07.58 штурман предупредил, что делать резко этого не надо, словами "тише, тише, тише". В 17.07.59 второй пилот понял, что нужно давать вправо, чтобы самолет окончательно не свалился на левую сторону. После того как в 17.08.01 зазвучала звуковая сигнализация радиовысотомера, предупреждающего, что высота перешла критическую стадию, экипаж понял, что манипуляции со штурвалом были ошибочны, а для того чтобы самолет был в устойчивом положении в воздухе, нужно добавить оборотов двигателя. В 17.08.09 второй пилот понял, что именно эта ошибка приведет к катастрофе. При столь низкой скорости нельзя было выходить на такой сильный угол атаки. О чем свидетельствует его крик в 17.08.09,5: "Взлетный режим!" Скорее всего, он понял, что нужно было включать этот режим. Но в следующую секунду осознал, что не успевает.

Согласна ли областная прокуратура с выводами правительственной комиссии?

КАК НАМ заявил начальник отдела транспортной прокуратуры Иркутской области Сергей Стрелец, расследование уголовного дела по факту авиакатастрофы будет продолжаться еще как минимум полгода-год. Сотрудникам прокуратуры предстоит выяснить, что повлияло на неадекватное поведение экипажа во время посадки самолета. В основном будут анализироваться действия командира воздушного судна, второго пилота и штурмана. Именно они были задействованы при посадке самолета и могли как-то повлиять на ход событий. Экспертам прокуратуры предстоит выяснить ряд вопросов, первый из которых: "Правильны ли выводы комиссии по расследованию причин авиакатастрофы?" Заключение следствия имеет огромное значение в юридическом плане. Именно от него будет зависеть, выдадут или нет родственникам погибших пилотов страховки и пенсии.

13 июля 2001 г.

Лариса РИХВАНОВА. ("КП" - Байкал). Иркутск.

Автор: Артур Скальский © Babr24.com РАССЛЕДОВАНИЯ , ИРКУТСК 16562 13.07.2006, 21:43 292  
URL: <https://babr24.com/?ADE=31363> Bytes: 8478 / 8478 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

*Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:*  
[irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

#### НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](https://t.me/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

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](#)