

## Разбор полетов

Странные обстоятельства иркутской авиакатастрофы 9 июля и непонятные следствия из нее

Очередная авиакатастрофа в Иркутске, унесшая жизни более сотни человек, существенно отличается от всех, которые происходили в последние десять с небольшим лет.

Катастрофа Ту-154 1994 года произошла по техническим причинам и из-за ошибок экипажа. Катастрофа с «Русланом» в 1996-м вообще не связана с Иркутским аэропортом — самолет взлетал с аэродрома авиазавода. Катастрофа с грузовым Ил-76 летом 1999 года, которая, на счастье, обошлась без жертв, случилась из-за банального перегруза самолета — почти в полтора раза больше максимально допустимой цифры. В 2001-м возле Бурдаковки разбился заходивший на посадку Ту-154 — причиной стали банальные ошибки пилотов, забывших выпустить закрылки, от чего самолет потерял высоту и «чиркнул» крылом за землю. Во всех этих случаях винить аэропорт Иркутск никто не пытался. Хотя, конечно, говорилось о том, что катастрофы могут создать угрозу городу, жилым застройкам и неплохо было бы перенести аэропорт подальше от заселенной территории.

Катастрофа 2006 года была первой в Иркутске, случившейся с импортным самолетом — аэробусом A-310: до того бились только отечественные машины, как правило изношенные до предела. Правда, стоит отметить и то, что разбившийся аэробус тоже проработал почти 20 лет, и, по-хорошему, прежде, чем допускать его к полетам, неплохо было бы подвергнуть его капитальному ремонту. В связи с этим возникает вопрос: чем импортная списанная техника предпочтительнее столь же изношенной отечественной, и не лучше ли, вместо того чтобы пользоваться списанным с приличных авиакомпаний старьем, развивать отечественный авиапром, доводя до ума многочисленные собственные разработки? Ответы типа «наши все равно хуже» не принимаются: они если и хуже, то только потому, что отечество (в лице государства, к примеру) махнуло рукой на свои многочисленные авиазаводы, допуская на свои авиалинии что угодно, кроме своего. В любой стране мира, претендующей на уважение соседей и статус суверенного государства, авиапром существует под жесткой защитой государства и с могучей государственной поддержкой. Ситуация, когда те же «Аэробусы» будут вытеснять с североамериканских авиалиний «Боинги» и «Макдонелл-Дугласы», немислима в принципе — вне зависимости от качества самолетов тех или иных фирм.

Сам ход катастрофы порождает массу вопросов, на которые пока что никто не дал ответа — и, похоже, давать их не намерен. Так, известно, что при подходе к аэропорту экипаж аэробуса доложил на землю о намерении выполнить аварийную посадку. Что там случилось, какая неисправность заставила экипаж объявить, по сути дела, тревогу? Когда самолет коснулся полосы, командир доложил: «Посадку произвел» — и на этом связь прервалась: дальше по рулежке аэробус катился уже без связи с наземными службами.

Катился, похоже, уже неуправляемым. Не включился реверс тяги двигателей, используемый для торможения? Но ведь самолет при посадке тормозится не одним реверсом: есть аэродинамические средства торможения — механизация крыла (закрылки, воздушные тормоза), есть тормозная система шасси. Сразу все вышло из строя? Так как же тогда выпустили в полет самолет в Домодедово, если на нем не работали все системы обеспечения посадки одновременно? Это, как говорится, вряд ли — в Домодедово хоть какой-то контроль за техническим состоянием воздушных судов да ведется, и допустить до полетов совершенно неисправный самолет вряд ли кто-то бы там решился.

В то же время до широкой общественности по официальным данным доводится, что до момента посадки на самолете все было в полном порядке. Но факт запроса экипажем аварийной посадки подтверждается и тем, что еще до момента посадки машины скорой помощи и пожарные выехали к взлетной полосе.

Следующий этап катастрофы — возникновение пожара на борту. Когда загорелся самолет? От удара о ветхие кирпичные гаражи? Но удар был явно несильным: шасси не подломилось (даже после ликвидации пожара самолет продолжал «стоять на ногах»), носовая часть самолета и крылья остались практически целыми. Правым крылом аэробус ударился о крышу здания автосервиса, расположенного рядом с гаражами, — своротил два или три листа шифера с крыши, здание осталось целым. То есть удар был несильным, и

маловероятно, что огонь возник бы от этого. В то же время, по рассказам ряда выживших очевидцев, в салоне от пожара распространялся «едкий серый дым». Всякий, кто видел, как горит моторное топливо (бензин, керосин, солярка), знает, что дым при этом хотя и вонючий, едкий, но отнюдь не серый, а характерный черный.

От огня не пострадали крылья самолета — а ведь именно в них располагались все топливные баки: в пассажирских машинах такого класса весь объем фюзеляжа используется для размещения пассажиров и грузов, все топливо расположено только в крыльевых баках. Тем не менее, повторяю, крылья даже не обуглились. Зато верхняя часть фюзеляжа практически выгорела, как будто она не металлическая, а деревянная. Температура горения должна была при этом быть не менее 1000 градусов, возможно, даже порядка 1500 градусов по Цельсию. В то же время температура горения авиационного керосина на открытом воздухе, при хорошем доступе кислорода, составляет около 750 градусов. В закрытом объеме пассажирского отсека пламя, естественно, также не могло дать более высокой температуры — мало воздуха. Что все-таки горело в пассажирском салоне — и отчего все-таки возник пожар?

Наконец, еще одно обстоятельство, делающее происшедшую катастрофу весьма загадочной. Поступило сообщение, что один из двух «черных ящиков», извлеченных из самолета, поврежден. Само по себе это вызывает недоумение: ведь эти устройства, самописцы, используемые для реконструкции хода катастрофы, специально делаются максимально защищенными от любых внешних воздействий. Корейский авиалайнер «Боинг-747», сбитый (неизвестно кем) в 1984 году близ Сахалина, упал в море с высоты 8 тысяч метров. «Черные ящики» не пострадали. Падают самолеты в море и на сушу, с самых разных высот — «черные ящики» остаются целы: именно в расчете на максимальное воздействие они и создавались. Тут же самолет ниоткуда не падал, загорелся стоя на земле, причем пожар был ликвидирован сравнительно быстро (огонь не охватил всего самолета, от пожара практически не пострадали близ расположенные гаражи и деревянные жилые дома). Тем не менее «черный ящик» почему-то оказался «поврежден» — не странно ли?

Весьма странной является реакция официальных лиц, прибывших на место катастрофы. Хотя никто не мог предъявить серьезных претензий к работе Иркутского аэропорта, почему-то все разговоры крутятся вокруг него. Короткая полоса? Но в 2003 году был закончен первый этап ее удлинения (на 400 метров), а буквально перед самой катастрофой началось удлинение полосы еще на 400 метров, в сторону Байкала. Даже существующая полоса имеет длину более трех с половиной километров, что вполне достаточно для посадки практически любых самолетов, и уж во всяком случае таких, как А-310. Аэропорт расположен «в черте города»? — Но и Омский, к примеру, аэропорт тоже от города, от жилой застройки недалеко: стоя на полосе, видишь совсем рядом новые многоэтажные жилые кварталы, и никто там по этому поводу не комплексует. Сложные условия захода на посадку? Ну вряд ли сложнее, чем в Улан-Удэ или, к примеру, в Мае или Бодайбо, где аэропорты расположены в окружении горных хребтов. Конечно, у любого аэропорта имеется своя «физиономия», свои особенности — так в подготовке пилотов и входит изучение этих особенностей.

Что же до гаражей, в которые «уткнулся» съехавший с полосы аэробус, — там я готов заверить правительственных чиновников и экспертов, что если бы не эти самые гаражи, то самолет катился бы дальше и горел бы уже не возле самого летного поля, куда к нему смогли быстро подъехать пожарные, а посреди сплошной деревянной застройки, и ущерб от огня был бы куда больше: сгорел бы не только самолет, но и множество жилых домов.

Тем не менее единственное реальное решение по поводу катастрофы, озвученное министром транспорта Левитиным, касалось именно Иркутского аэропорта. А именно: аэропорт решено акционировать и продать. Как это поможет отечественной гражданской авиации избавиться от многочисленного «летающего старья», что отечественного, что импортного происхождения, — бог весть. Как приватизация Иркутского аэропорта поможет лучше готовить летный персонал авиакомпании «Сибирь» (или какой бы то ни было другой авиакомпании) — непонятно. Зато понятно, что лишение Иркутского аэропорта статуса стратегического предприятия и перевод его в разряд обычных АО значительно облегчат, к примеру, операцию по приведению его к банкротству. Каковая операция сейчас проводится в отношении Киренского авиаотряда (включающего в себя аэропорты Киренск, Казачинское, Мама, Ербогачен), когда кредитор, имеющий всего два процента общей суммы долгов предприятия, возбуждает процедуру банкротства — и имеет все шансы захватить предприятие, а затем попросту распродать его «по винтику», что приведет к ликвидации авиационного сообщения на северо-востоке Иркутской области, но позволит ушлым дельцам «срубить» легкие деньги. Иркутская область уже лишилась аэропортов в Усть-Илиме, Железногорске, Нижнеудинске, Усть-Орде, Качуге — остались только Бодайбо, существующий на содержании Лензолота, Братск, существование которого пока что в интересах представленных там корпораций «Русский алюминий» и «Илим Палп», и вот еще Иркутск...

В очередной раз возник вопрос о переносе Иркутского аэропорта. Нет слов, перенести аэропорт подальше от города, подобно новосибирскому Толмачево, было бы весьма не вредно. Скажем, в район Усть-Орды, с

использованием полосы запасного аэродрома бывшей 30-й воздушной армии — 5-километровой длины (конечно же, требующей капитальной реконструкции). Там все хорошо: есть место и для второй полосы, которая жизненно необходима для получения аэропортом полноценного статуса международного, и условия взлета-посадки над равниной много проще, чем в Иркутске. Но все упирается в деньги. Еще лет десять назад создание нового Иркутского аэропорта оценивалось в 2 миллиарда долларов и 10 лет работы. Кто выделит эти деньги — 55 миллиардов рублей, федеральный бюджет? Который скуп, как от души отрывая, цедит по 40-50 миллионов в год на реконструкцию полосы нынешнего аэропорта? Министр Левитин может сколько угодно сообщать, что он «принял решение» о строительстве нового аэропорта, — ясно, что решать будет не он, а министр экономического развития Греф и министр финансов Кудрин: а их реакция также вполне предсказуема: денег нет и не будет. Поэтому вопрос о новом аэропорте можно считать просто сопутствующим пропагандистским «шумом», под которым не так заметна будет приватизация ныне существующего аэропорта, — конечной целью коей приватизации может быть только последующее банкротство. Нет ни малейших оснований рассчитывать на внезапное появление здесь мифических «крупных инвесторов», которые ни с того ни с сего кинутся вдруг вкладывать свои кровные денежки в развитие Иркутского аэропорта. Не такое уж это прибыльное дело, да и вообще везде в мире развитие транспортной инфраструктуры — в частности, сети аэропортов — является практически исключительно государственной прерогативой.

Итак, странная иркутская катастрофа повлекла не менее странные выводы и решения. Очень похоже на то, что в Москве решили воспользоваться происшествием для того, чтобы ускорить процесс «закрытия Сибири», которая в последнее время московской элите представляется излишне расходным объектом, требующим слишком значительных бюджетных расходов. Для колониального использования Восточной Сибири, в частности Иркутской области, Москве не требуется развитая сеть аэропортов, как и вообще значительное по количеству местное население. Поэтому катастрофа с аэробусом, безусловно, подоспела как нельзя кстати для принятия весьма серьезных решений, которые в других условиях выглядели бы весьма удивительными.

Автор: Михаил Кулехов © Байкальские Вести ПРОИСШЕСТВИЯ, 👁 13018 20.07.2006, 13:47 🔄 326  
URL: <https://babr24.com/?ADE=31485> Bytes: 11873 / 11873 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)

Автор текста: **Михаил  
Кулехов.**

#### 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](https://t.me/@kras24_link_bot)  
эл.почта: [krsyar.babr@gmail.com](mailto:krsyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская  
Телеграм: [@nsk24\\_link\\_bot](https://t.me/@nsk24_link_bot)  
эл.почта: [nsk.babr@gmail.com](mailto:nsk.babr@gmail.com)

Томск: Николай Ушайкин  
Телеграм: [@tomsk24\\_link\\_bot](https://t.me/@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](https://t.me/@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](#)