

Разбор пилотов

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) официально заявил о завершении расследования катастрофы пассажирского А-310 компании S-7 (бывшая "Сибирь"), происшедшей 9 июля после посадки в аэропорту Иркутска.

Эксперты изложили правительственной комиссии схему развития аварии, опубликованную в Ё еще 3 августа, а в качестве ее причины назвали "непроизвольные" действия пилотов. В S-7 выводы экспертов называют некорректными.

О том, как разбился борт #778 Москва–Иркутск, специалисты МАКа знали через три недели после катастрофы; еще три месяца у расследователей ушло на согласования своих заключений. Тема обсуждалась с Минтрансом России, владельцем разбившегося самолета S-7, трансъевропейским консорциумом Airbus, разработавшим А-310, и изготовителем его двигателей – фирмой Pratt & Whitney (США). После выяснения отношений со всеми заинтересованными структурами эксперты МАКа пришли к окончательному выводу о том, что виновниками гибели самолета и 124 находившихся на борту человек являются пилоты А-310, тоже погибшие вместе с пассажирами. Вчера председатель технической комиссии МАКа Алексей Морозов представил итоги своего расследования министру транспорта России Игорю Левитину.

По данным докладчика, "к катастрофе привели ошибочные и бесконтрольные действия экипажа". Комиссия установила, что, приземлившись в аэропорту Иркутска, командир экипажа, включая реверс правого двигателя, "непроизвольно переместил рычаг управления тягой левого, деактивированного двигателя". В результате левый двигатель развил "значительную прямую тягу", и самолет, вместо того чтобы тормозить, начал ускоряться. При этом со стороны второго летчика "отсутствовал достаточный контроль и информирование" за режимом работы двигателей и скоростью движения. По мнению экспертов, и после совершения роковой ошибки у пилотов было время, чтобы "распознать ситуацию", перевести левый двигатель на "малый газ" или вовсе выключить его, но никто из них этого не сделал.

Прочитав отчет, Ё обратился за комментариями к статс-секретарю МАКа Олегу Ермолову. Однако вопрос о том, почему командир экипажа А-310, пилот 1-го класса Сергей Шибанов, налетавший более 10 тыс. часов, совершил непростительную даже для новичка примитивную ошибку, фактически перепутав тормоз с газом, господин Ермолов оставил без ответа. "За разъяснением действий человека, которые признаны нелогичными, нужно обращаться к психологам, а не к расследователям", – сказал он.

Следует отметить, что такого рода аргументы вряд ли удовлетворят потерпевших в иркутской катастрофе и уж тем более их адвокатов. Например, юристы американской фирмы Speiser Krause, представляющие интересы людей, потерявших родственников в катастрофе, убеждены, что причиной аварии стало несовершенство реверсивной системы А-310. По словам управляющего партнера компании Артура Боллэна, его опыт участия в разбирательствах подобных аварий позволяет ему сделать вывод о том, что реверсивная система вообще является слабым местом самолетов марки Airbus. Господин Боллэн заявил о намерении Speiser Krause подать от имени потерпевших крупные иски к компаниям из США и Великобритании, выпускающим запчасти к двигателям Airbus. Между тем специфика управления реверсом на А-310 хорошо известна не только юристам, но и экспертам, расследующим авиационные происшествия.

Разбиравшиеся с обстоятельствами иркутской катастрофы специалисты с первых дней знали, что борт #778 совершал свой последний полет с отказавшим реверсом левого двигателя – расположенные в задней части турбины створки, переключающие поток газов с прямого на обратный, перестали закрываться, и движок, таким образом, мог создавать только прямую тягу. Эта техническая неисправность создавала некоторые неудобства для пилотов А-310, но не служила основанием для прекращения полетов. Ведь основное замедление обеспечивают самолету колесные тормоза и опущенные закрылки, а реверсивная тяга используется лишь в качестве дополнительного, подстраховочного средства. В сложной же ситуации пилотам 310-го помог бы затормозить и один реверс – правый, который был исправен.

Посадка в Иркутске оказалась действительно непростой для господина Шибанова и его напарника – пилоты,

совершив длинный перелет Москва–Иркутск, приземлились на короткую и неудобную полосу иркутского аэропорта. Однако командир Шибанов все равно рассчитывал обойтись обычными, колесными тормозами и закрылками, поскольку диспетчер Иркутска, по данным компании S-7, сообщил ему, что полоса сухая и сцепление колес с ней должно быть хорошим. Включение реверса стало для пилотов экстренной, а не запланированной мерой – только увидев, что в аэропорту идет дождь, а затем почувствовав, что колесные тормоза не держат машину и она скользит по полосе, командир был вынужден срочно применять экстренное торможение.

Упершись пальцем правой руки в рычажок управления реверсом, расположенный между пилотскими креслами, командир Шибанов, скорее всего, задел другими пальцами этой же руки и потянул на себя рукоятку управления режимом работы левого, деактивированного двигателя, находящуюся всего в нескольких сантиметрах. В итоге одновременно включились реверс правого движка и взлетный режим на левом, А-310 набрал скорость, свернул с полосы вправо, врезался в гаражи и сгорел.

Таким образом, командир экипажа действительно совершил ошибку, но списывать ее на одну лишь "нелогичность" его действий, по мнению коллег погибших летчиков, было бы некорректно. Причиной катастрофы, по мнению опрошенных 7 пилотов, следует признать ошибку диспетчера и неудачную конструкцию органов управления этого самолета: расположенные рядом рычаги реверса и тяги можно задеть при манипуляциях с одним из них. Тем более если действия совершаются в экстремальной ситуации. Следует отметить, что включение прямой тяги при активированном реверсе на самолете такого класса, как А-310, вообще можно было бы конструктивно заблокировать при помощи электроники.

"Расследование, проведенное МАКом, мы считаем неполным, а выводы экспертов – некорректными, – заявил 7 официальный представитель S-7 Илья Новохатский. – Правды в этом документе не более чем 10%. МАК просто пошел по пути наименьшего сопротивления, обвинив во всем наших летчиков. Аэропорты и поставляемые в Россию самолеты сертифицирует сам МАК, поэтому перекладывать ответственность на технику или диспетчеров эксперты не хотят, а пилоты в этой схеме – единственное звено, которое комитет не контролирует. На них и можно свалить катастрофу, тем более что люди погибли и постоять за себя уже не могут".

Автор: Сергей 7-Дюпин © Коммерсантъ РАССЛЕДОВАНИЯ, ИРКУТСК 👁 2777 24.11.2006, 14:30 📌 158
URL: <https://babr24.com/?ADE=34198> Bytes: 6474 / 6474 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

Автор текста: **Сергей 7-Дюпин.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](https://t.me/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](#)