

## Boeing лопнул как воздушный шарик

Сегодня планируется завершить так называемый полевой этап работ на месте крушения самолета Boeing-737 компании "Аэрофлот-норд" в Перми, жертвами которого стали 88 человек.

По результатам осмотра места происшествия и найденных обломков самолета участники расследования уже сделали предварительный вывод о том, что лайнер развалился не в воздухе, а от удара о почву и последующей вспышки топлива. При этом одной из возможных причин трагедии называется пожар в правом двигателе лайнера и неисправность аппаратуры, измеряющей и уравнивающей давление снаружи и внутри самолета.

Работы на месте катастрофы были фактически закончены к вчерашнему вечеру: с места крушения вывезены все крупные обломки самолета и эвакуированы тела и фрагменты останков находившихся на борту людей. Обломки и механизмы были свезены в аэропорт Большое Савино, до которого всего 10 км не долетел разбившийся Boeing, и помещены в ангар, где с ними продолжат работу гражданские и военные эксперты. Руководитель Федеральной аэронавигационной службы Александр Нерадько вчера заявил, что Boeing перед вылетом из Москвы был исправным, метеоусловия в аэропорту прилета соответствовали требованиям безопасности (нижняя граница облаков — 240 м, видимость — 10 км), а в баках воздушного судна было достаточно топлива и для возвращения в столицу (из 11,5 тонны керосина он израсходовал около 5,5 тонны). Посадка, как отметил господин Нерадько, осуществлялась курсом 212 градусов "с использованием инструментальной системы". Глава Росаэронавигации сообщил, что следов взрывчатки в обломках эксперты не обнаружили, а взрыв и возгорание топлива произошли "при столкновении с землей". Однако он тут же оговорился, что специалистам испытательной пожарной лаборатории еще предстоит выяснить, был ли пожар на борту воздушного судна до его падения.

Сомнения относительно времени начала пожара возникли из-за показаний свидетелей катастрофы, говоривших, что охваченный пламенем самолет напоминал комету. В пользу версии пожара во время полета говорил и правый двигатель воздушного судна, заводской номер 856332, выпущенный 9 августа 1992 года и проработавший 41 965 часов (само воздушное судно, зарегистрированное на Бермудских островах, эксплуатировалось 44 521 час с того же времени). Этот двигатель в отличие от левого эксперты обнаружили на земле сильно обгоревшим и деформированным. По характеру повреждений был сделан предварительный вывод, в соответствии с которым пожар в правом двигателе произошел еще в воздухе. Однако, полагают эксперты, сработавшая система пожаротушения не дала распространиться огню. К показаниям свидетелей о том, что весь самолет был охвачен огнем, эксперты относятся скептически. "За вспышку в небе свидетели могли принять свет фар заходящего на посадку лайнера или вылетающее из сопел двигателей пламя. Когда двигатели переходят на нештатный режим работы, возникает так называемый помпаж", — объяснил "Ъ" один из участников расследования, добавив, что свидетели 90% катастроф говорят о пожарах и взрывах в воздухе, но эти данные потом не подтверждаются.

Один из членов госкомиссии по расследованию катастрофы в Перми на условиях анонимности сообщил "Ъ", что пожар в двигателе не вызвал разрушения самолета. Взрыва во время полета также не было. По словам члена комиссии, воздушное судно было целым до самого удара о землю, столкновение с которой произошло под углом 30 градусов. От удара и мгновенной вспышки выплеснувшегося из баков топлива, а в них было более 5 тонн керосина, машина разлетелась на мелкие куски. Этим, отметил он, и объясняется большой разброс мелких обломков самолета. Если бы самолет взорвался в воздухе, то он развалился бы на крупные фрагменты.

Впрочем, пока эксперты не могут сказать, что к катастрофе привел пожар одного из двигателей. Они не исключают, что неисправными оказались и другие приборы на борту лайнера. Например, аппаратура, измеряющая и уравнивающая давление снаружи и внутри самолета. Такая неисправность приводит к большим искажениям в показаниях навигационных приборов, поскольку большинство из них привязаны к измеренному датчиками самолета давлению. Возможно, этим объясняется и неадекватность пилота Родиона Медведева, о которой вчера говорил руководитель полетами аэродрома Большое Савино Ирек Бикбов (пилот, по его словам, выполнял инструкции диспетчера с точностью дооборот: вместо того чтобы снизиться,

набирал высоту, а когда ему давали курс на правый разворот, шел влево). Не выровненным на борту давлением эксперты, кстати, объясняют и форму обломков фюзеляжа — с выгнутыми наружу краями, что характерно для взрыва изнутри. "Разница в давлении могла привести к тому, что при столкновении с землей фюзеляж лопнул подобно воздушному шарику", — заявил один из экспертов "Ъ". Впрочем, сами производители Boeing говорят, что системы контроля и уравнивания давления на их воздушных судах абсолютно надежны и имеют многократное резервирование. Эксперты Boeing, которые примут участие в расследовании, должны прибыть в Россию сегодня.

Подозрения диспетчера о "неадекватности" пилота Медведева в архангельском управлении воздушного транспорта, где он сдавал квалификационные экзамены, и в авиакомпании "Аэрофлот-норд" "Ъ" назвали беспочвенными: "Единственной физиологической особенностью Романа была несколько замедленная речь, однако это никак не сказывалось на его профессиональных навыках". Кстати, выступление господина Бикбова уже стало предметом служебного расследования. Между тем участники расследования затребовали личное дело пилота и его медицинскую карту. Из заключения врачебной летно-экспертной комиссии следует, что Родион Медведев был годен к летной работе до 27 ноября этого года. Последнюю проверку техники пилотирования он прошел 21 июня. С 20 августа по 10 сентября находился в отпуске. К работе же приступил только в четверг, успев налетать за время до катастрофы всего 14 часов.

Как заявили вчера "Ъ" в Межгосударственном авиакомитете, говорить о точных причинах катастрофы можно будет только после расшифровки параметрического и речевого самописцев. "Черные ящики" с разбившегося лайнера вчера поступили в МАК, однако в них при ударе оказались поврежденными лентопротяжные механизмы, что сильно затянет расшифровку.

Автор: Сергей Ъ-Машкин © Коммерсантъ РАССЛЕДОВАНИЯ, РОССИЯ 3948 16.09.2008, 18:03

URL: <https://babr24.com/?ADE=47534> Bytes: 6196 / 6196 Версия для печати Скачать PDF

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](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](https://t.me/bur24_link_bot)

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

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](https://t.me/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: [krasyar.babr@gmail.com](mailto:krasyar.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  
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

**ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:**

Рекламная группа "Экватор"  
Телеграм: @babrobot\_bot  
эл.почта: eqquatoria@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](#)