



"Коммерсантъ": «Черный ящик» остается белым пятном

Речевой самописец Ту-154 объявлен в розыск

Вчера уголовное дело, возбужденное по факту катастрофы самолета Ту-154М «Авиалиний Дагестана», было передано из московского транспортного в главное следственное управление СКП РФ. Повысили статус дела не только из-за резонансности самой аварии, но и из-за возникших в ходе расследования сложностей -- оперативно-следственная бригада никак не может найти ключевой вещдок -- магнитофон--регистратор переговоров, которые вели пилоты перед аварией.

Следственная группа работает в аэропорту Домодедово с 4 декабря, когда произошла авария Ту-154. Детальный осмотр обломков самолета был произведен на следующий день. Повторный -- в минувший вторник. В тот же вторник специалисты Межгосударственного авиационного комитета (МАК) и следователи Московского межрегионального следственного управления на транспорте (ММСУТ) СКП РФ облетели место аварии на вертолете. Причем цель полета в ведомствах «Ъ» объяснили по-разному. По данным МАКа, с воздуха производилась только зарисовка места происшествия. В ММСУТ же дали понять, что следователи в это время пытались обнаружить и недостающие вещдоки по делу.

Если параметрический и аварийные самописцы, находившиеся в хвостовой части Ту-154, изъяли в день катастрофы, то речевой самописец МАРС-БМ, фиксирующий переговоры пилотов, так и не нашли. При этом, как отмечают специалисты, поиски самописцев даже при более крупных катастрофах обычно не составляют труда. Например, все самописцы Ту-154 с польской делегацией, разбившегося в апреле этого года под Смоленском, были обнаружены довольно быстро, несмотря на то что сам самолет развалился на мелкие обломки, которые были рассеяны на большой территории.

Вчера перед передачей дела о катастрофе в Домодедово, в ММСУТ «Ъ» сказали, что, если речевой самописец не будет найден, следствие начнет проверку, по результатам которой может быть поставлен вопрос о возбуждении уголовного дела. При этом и в ММСУТ и в МАКе говорят о том, что МАРС-БМ должен был находиться на борту разбившегося самолета -- а именно в технической нише под пилотской кабиной. Об этом свидетельствуют как руководство «Авиалиний Дагестана», так и документация, изъятая из офиса компании.

Следует отметить, что обычно экспертам МАКа удастся выяснить причину катастрофы после расшифровки данных параметрического и аварийного самописцев, а речевой играет лишь



Официальный сайт Следственный комитет Российской Федерации

вспомогательную роль. Однако на этот раз для полноценного расследования потребовались все три прибора.

Дело в том, что, как уже сообщалось, причиной неустойчивой работы двигателей Ту-154М по мере набора высоты стал недостаток давления в топливной магистрали машины. При этом, почему произошел этот сбой, пока не ясно. По мнению пилотов «Авиалиний Дагестана», подача топлива к двигателям могла сократиться из-за засорения топливных фильтров кристалликами льда. Напомним, что следствие еще не дало официального заключения о качестве топлива, которым был заправлен дагестанский Ту-154М в московском аэропорту Внуково, однако разрешило сотрудникам аэропорта заправлять из попавшего под подозрение резервуара другие самолеты. В компании «Авиалинии Дагестана» с этими выводами не согласились и уже заявили о том, что закажут независимую экспертизу топлива. Правда, образцы топлива им до сих пор получить не удалось.

Между тем, по другой версии, недостаток давления возник не из-за топлива, а по вине самих пилотов, которые забыли перед вылетом включить так называемые электронасосы подкачки, подающие керосин из расходного бака к двигателям. В итоге машина завелась и поднялась в воздух на вспомогательных дистанционных насосах, установленных на двигателях. На высоте, в разреженном воздухе созданного ими давления не хватило, и двигатели начали последовательно отключаться.

Подтвердить или опровергнуть второе предположение оказалось довольно сложно -- дело в том, что работа электронасосов подкачки не фиксируется ни параметрическим, ни аварийным самописцем. Таким образом, следователям остается ориентироваться лишь на косвенные доказательства -- переговоры пилотов, в которых они, возможно, говорят о проведении каких-то своих действий с насосами подкачки. Установить, работали ли эти приборы, можно было бы и другим способом -- просто посмотрев на положение четырех тумблеров, расположенных на пульте управления уже после катастрофы. Однако заявления экспертов и даже фотографии кабины после аварии вряд ли могут стать убедительными доказательствами -- ведь если рассуждать теоретически, тумблеры мог переместить в положение «выкл.», например, падающий после жесткой посадки летчик или оторвавшийся предмет.

«Я даже не знаю, где расположен в самолете этот «черный ящик» (МАРС-БМ.-- «Ъ»)),-- сказал вчера «Ъ» командир разбившегося ТУ-154 Закаржа Закаржаев. Замгендиректора «Авиалиний Дагестана» Гаджихан Керамалиев, в свою очередь, пояснил, что МАРС-БМ штатно закреплен под кабиной пилотов и там же, скорее всего, находится сейчас. «Чтобы поднять кабину, придется перерезать электрокабели, которые эксперты сейчас «прозванивают», оценивая техническое состояние самолета»,-- сказал он.

«Если и есть какие-то лица, не заинтересованные в том, чтобы речевой самописец попал в руки следствия, то мы к ним не относимся»,-- заверил «Ъ» гендиректор «Авиалиний Дагестана» Мирза Омариев.



Официальный сайт
Следственный комитет
Российской Федерации

09 Декабря 2010

Адрес страницы: <https://sledcom.ru/press/smi/item/508083>