



"Российская газета": Версии

Приоритетной версией крушения АTR-72 под Тюменью пока остается техническая неисправность самолета, говорится в сообщении Следственного комитета РФ. В свою очередь эксперты отрасли предполагают, что виной всему мог стать взлет самолета с обледеневшими крыльями.

В пользу версии о неисправности АTR-72 «говорят свидетельства очевидцев, которые на допросе показали, что в момент падения был виден дым из двигателей. Кроме того, эту версию подтверждают и действия экипажа, который фактически сразу после взлета развернулся в сторону аэропорта Тюмени», сообщает официальный сайт Следственного комитета.

Но расследование еще впереди. Уже обнаружены бортовые самописцы, которые находятся в хорошем техническом состоянии. Следователи их осмотрели и передадут для расшифровки специалистам Межгосударственного авиационного комитета. В сообщении Следственного комитета говорится, что кабина пилотов в хорошем состоянии. Так что можно снять показания с приборов, что тоже поможет в установлении причин катастрофы. Кроме этого проводятся выемки документации в аэропортах убытия и прибытия воздушного судна в Тюмени и в Сургуте, изымаются записи переговоров членов экипажа с диспетчерами. Для проведения экспертизы изъяты образцы топлива с упавшего самолета, а также из емкости, из которой он заправлялся в аэропорту Тюмени.

«Исходя из характера разрушений самолета, на данный момент следствие полностью исключает версию теракта, - делают вывод в Следственном комитете.

- В то же время сейчас рассматривается несколько версий, включая ошибки пилотирования и наземных служб».

Эксперты, опрошенные «РГ», тоже пока не намерены делать каких-то выводов, в том числе и говорить о неопытности молодого экипажа - командиру и второму пилоту не было еще и 30 лет. Объективное заключение, подчеркнули они, будет сделано после расшифровки самописцев экспертами комиссии по расследованию причин аварии Межгосударственного авиационного комитета.



Официальный сайт
Следственный комитет
Российской Федерации

Но версия по обледенению самолета еще на земле может преобладать, сказал в «Российской газете» заслуженный летчик СССР, президент Фонда «Партнер гражданской авиации» Олег Смирнов.

В истории гражданской авиации уже были печальные примеры, когда самолет, обледенев на земле, пытался взлететь.

И сейчас по существующим правилам полетов взлет категорически запрещен, если крыло из-за снега или измороси покрыто тонким слоем льда, констатировал эксперт «РГ». Если самолет на самом деле обледенел, то экипаж обязан задержать полет, даже если на борту сидят пассажиры. И вызвать техников, которые обработают судно антиобледенительной жидкостью перед самым полетом, напомнил эксперт.

По законам аэродинамики крыло, обледенев, теряет подъемную силу, и самолет падает на землю, поскольку наледь искажает прохождение потока воздуха, объяснил «Российской газете» Олег Смирнов. Самописцы на борту судна как раз и фиксируют параметры полета, по которым можно вычислить траекторию и сделать выводы, была ли наледь на крыльях. Как отмечают эксперты, судно рухнуло на землю и развалилось, а не планировало.

Возможность того, что на стабилизаторах, которые расположены на хвосте самолета, был лед, который помешал создать отрицательную подъемную силу, из-за чего судно задрало нос и создался сильный пикирующий момент, не отрицает и заслуженный пилот России, летчик-испытатель Михаил Марков. Проведена ли обработка антиобледенительными реагентами перед полетом, тоже покажут записи, сказал Смирнов.

При этом заслуженный летчик СССР отметил, что ошибки при подготовке к полету тоже можно отнести к человеческому фактору и является частью неэффективной системы подготовки к полетам. Также хромает сейчас в России и организация летной работы, летной годности пилотов. Поддержание их на должном уровне стоит немалых денег. В прошлом году экономия на безопасности в гражданской авиации привела к шести авиационным происшествиям, в которых погибли 118 человек.

Для того чтобы свести к минимуму эту печальную статистику, по словам Смирнова, необходимо законодательно прописать ответственность государственных органов гражданской авиации за состояние безопасности полетов в России. Возможно, даже создать независимый орган, который подчиняется напрямую главе государства. При этом отрасль должен



Официальный сайт
Следственный комитет
Российской Федерации

управлять профессионал, который знает все тонкости воздушного дела, считает Смирнов.

03 Апреля 2012

Адрес страницы: <https://sledcom.ru/press/smi/item/508330>