

Эксперты: Ту-154 пилот бросил в Черное море в «штатном режиме»

Завершена техническая часть расследования катастрофы Ту-154Б-2 Минобороны, рухнувшего в Черное море 25 декабря 2016 года после взлета из аэропорта Адлера. Из выводов экспертов, по данным источников «Ъ», следует, что самолет вообще не падал, а сел на воду в контролируемом полете под управлением командира экипажа Романа Волкова. Причину столь странного поведения летчика сейчас ищут уже по административной линии: в Минобороны изучают медкарту погибшего пилота и результаты прохождения им психологических тестов, опрашивают инструкторов, учивших майора летать, а также выясняют, правильно ли был организован отдых экипажа перед рейсом.

Отметим, что версия об ошибке экипажа стала доминирующей в расследовании еще в декабре прошлого года после опросов немногочисленных свидетелей ночной авиакатастрофы, заявивших экспертам: следовавший в Сирию Ту-154 не падал и не пикировал после взлета, а как бы приводнился на поверхность моря. Этот маневр оказался роковым для самолета и 92 находившихся на его борту человек: машина от удара развалилась на куски, которые сразу затонули.

Однако доказать высказанные предположения быстро не удалось. Авиаэкспертам пришлось сначала аргументированно опровергнуть все остальные возможные версии аварии, включая внезапно возникшие на борту проблемы технического характера, обстрел самолета с моря и подрыв изнутри, попадание в двигатели птиц и пр. При этом даже после проведения всех необходимых исследований и экспертиз в причастность экипажа к катастрофе верили не все. Убедить скептиков помогли бы объективные данные с параметрического самописца Ту-154, однако здесь возникли определенные проблемы. Прибор был найден, благополучно извлечен со дна Черного моря и не пострадал при аварии. Но лентопротяжный механизм самописца оказался прилично изношенным — он не обеспечивал постоянную скорость при прокрутке записи, а катушки имели люфт, который давал основания сомневаться в достоверности параметров. В итоге ремонт самописца и его расшифровку военные поручили более опытным гражданским экспертам Межгосударственного авиационного комитета (МАК).

Там параметрический самописец фактически отремонтировали, заменив изношенные детали, получили с него необходимую информацию, а затем синхронизировали параметры полета с переговорами летчиков, которые, в свою очередь, были записаны на речевой магнитофон. Итогом работы МАК стала так называемая 3D-модель последнего полета Ту-154 — видеореконструкция движения машины в пространстве с наложенными на нее цифрами, отражающими высоту полета, скорость, режим работы двигателей и пр., а также с описанием всех произнесенных при этом слов и действий летчиков. Выводы по этим материалам делали уже эксперты военной технической комиссии.

По данным близкого к комиссии источника «Ъ», они оказались без преувеличения шокирующими. Самолет, как показало 3D-моделирование, взлетел в абсолютно штатном режиме. После взлета экипаж тоже не совершил ни одной из традиционных в подобных случаях ошибок — машина не выходила на закритические углы атаки, не теряла скорость, не попадала в штопор и вообще не падала. Примерно через минуту после отрыва от земли Ту-154 набрал высоту около 250 м и скорость порядка 360-370 км/ч, а сразу после этого на борту, как выразился собеседник, стала «стремительно развиваться нештатная ситуация». Выразилась она в том, что управляющий пилот — командир экипажа Роман Волков, который должен был

дальше набирать высоту,— фактически перевел машину в режим посадки. Ту-154, как показало моделирование, в течение десяти секунд — до самого столкновения с водой — снижался в так называемом контролируемом полете под управлением летчика.

По мнению экспертов, причиной трагедии могла стать дезориентация пилота в пространстве. Набирая высоту в темноте, над морем, пилот не контролировал визуальное положение машины, поскольку не видел впереди никаких ориентиров и даже горизонта. Дезориентировать экипаж могли даже звезды, которые одновременно были как сверху, так и снизу — в виде отражений на поверхности воды. В этой сложной обстановке пилотирующий летчик, по словам экспертов, должен был полностью довериться приборам, показания которых командир Волков, видимо, проигнорировал, доверившись своему опыту и физиологическим ощущениям. Так, например, возникшая при ускорении машины перегрузка могла создать у летчика иллюзию набора высоты — в то время как на самом деле самолет снижался.

Сейчас военные специалисты изучают всю профессиональную биографию погибшего пилота и в первую очередь его летную подготовку, в которой, возможно, обнаружатся какие-то пробелы. Однако «списать» катастрофу лишь на возможную ошибку командира Волкова, имеющего, кстати, 4 тыс. часов налета, по мнению собеседников «Ъ», было бы неправильно. Трагедия наверняка произошла из-за рокового сочетания сразу нескольких неблагоприятных факторов. В их числе — усталость экипажа и эмоциональная напряженность летчиков, у которых достаточно обычный полет в Сирию затянулся на целый день. Как уже сообщал «Ъ», экипажу пришлось сначала несколько часов ждать вылета из Москвы, а затем еще и садиться из-за погодных условий в плохо известный ему аэропорт Адлера вместо запланированного Моздока. В итоге рейс из дневного фактически превратился в ночной. Как отреагировал на все эти трудности командир, пока неясно — возможно, задержка рейса спровоцировала обострение у пилота каких-то хронических заболеваний или привела его в стрессовое состояние, с которым летчик не сумел быстро справиться. Сейчас специалисты изъяли в медучреждениях все документы Романа Волкова, а также результаты его психологических тестирований, которые предстоит тщательно изучить.

Проведение «административного» расследования, по мнению источников «Ъ», поможет установить способствующие трагической ошибке военного летчика факторы, а после подведения его итогов командирам Романа Волкова, его летным инструкторам, психологам и врачам, возможно, придется разделить с погибшим ответственность за катастрофу.

Стоит отметить, что в самом Минобороны версию о возможной ошибке экипажа отвергают. Во всех сообщениях ведомства многократно говорилось об опытности и безупречном послужном списке членов разбившегося экипажа. Во время прощания с командиром Волковым главнокомандующий воздушно-космическими силами РФ Виктор Бондарев, в частности, заявил, что подготовка майора Волкова «соответствовала всем требованиям, которые предъявляются нашими законами к выполнению полетного задания».

Новости smi2.ru

- Нет похожих записей.