

## **Диспетчер провоцировал пилота**

**Что могло стать причиной ЧП в Сочи, где в результате аварийной посадки «Боинга» пострадали люди? Об этом рассказывает заслуженный пилот Советского Союза, бывший заместитель министра гражданской авиации СССР, президент фонда «Партнер гражданской авиации», член Общественных советов при Росавиации и Ространснадзоре Олег Смирнов.**

- Подобные события – это всегда совокупность неблагоприятных обстоятельств, которые скапливаются в одно время, в одном месте, – говорит Олег Михайлович. – ЧП произошло в самое тяжелое для человека время суток, когда он вынужден бодрствовать, около трех часов ночи.

И как раз в это время над Сочи сформировался мощный циклон, который сопровождался грозами, ливневыми дождями, болтанкой и сильным порывистым ветром. Я связался с коллегами в Сочи и узнал, что ветер, который фиксировали по приборам на земле, достигал 22 метра в секунду. А это уже шторм.

## **- Насколько сложный, с профессиональной точки зрения, аэродром в Сочи?**

- Он считается очень сложным, как и все аэродромы, которые расположены на берегу моря, где морской климат со всеми своими сюрпризами. Плюс рядом торчат высочайшие горные кряжи. Эта встреча высоких гор с морем всегда порождает метеорологические катаклизмы.

Сложность сочинского аэродрома еще и в том, что на него можно сесть только с одним курсом – с моря на сушу. А обратным курсом невозможно, запрещено. Так что, у экипажа нет выбора, с каким курсом садиться. В Сочи, в ночь на 1 сентября, как раз были такие порывы ветра, которые представляют для ВПП значительную попутную составляющую. Садиться можно только с моря, и как раз с моря дул сильный попутный ветер, что значительно усложняет посадку. Аэродром в Сочи строго регламентирован по этим параметрам, если ветер дует больше определенной силы, то посадка не

рекомендуется, потому что может не хватить посадочной полосы. Самолет может выкатиться за пределы ВПП.

### **- Есть данные, как командир воздушного судна заходил в грозовую ночь на посадку?**

- Первый заход у него не получился. Он ушел на второй круг. И со второго разворота начал еще одну попытку. Как он рассчитал, а это уже забота командира корабля, но сел он с большим перелетом, не в начале взлетно-посадочной полосы, как положено, а дальше. А плюс – попутный ветер. Это все не позволило самолету уместиться на ВПП до полной остановки. Самолет выкатился. Но самолеты частенько выкатываются. Для этой цели на каждом аэродроме взлетно-посадочная полоса имеет продолжение, она наращивается грунтовой полосой в несколько сот метров и называется аварийной или полосой безопасности. Эта «грунтовка» содержится в идеальном состоянии.

Если самолет выкатывается на эту полосу безопасности, то он никогда не сломается в пух и прах. Но пассажирский Boeing 737 в Сочи даже миновал эту полосу безопасности и скатился в горную реку.

### **- Как происходило разрушение самолета?**

- У него отлетели стойки шасси. Он начал бороздить двигателями землю. У самолета отлетело левое крыло, и загорелся левый двигатель. Он начал бурить землю на приличной скорости, полетели искры. А двигатель же продолжал работать, и топливо продолжало поступать под большим давлением. И от этого топливо загорелось. Возник пожар.

Я не знаю, будут к экипажу претензии или нет по посадке, наверняка будут. Но когда самолет скатился в реку, и началась эвакуация, экипаж и бортпроводники проявил четкость и высокий профессионализм. Они были обучены, готовы к подобной ситуации. Представляете, 3 часа ночи, самолет разрушился, темнота, идет проливной дождь, горит керосин, и они выводят из лайнера 164 человека. И все остаются живы. Это просто чудо. Тут надо еще отметить четкую работу сочинской аварийно-спасательной команды, которая быстро оказалась на месте и потушила пожар.

**- Если была штормовая погода, почему аэродром не был закрыт?**

- До определенного времени, когда еще летала моя команда, диспетчер имел право закрыть аэродром по погоде. Потом вышло международное положение, согласно которому диспетчер мог закрыть аэродром, только если занята ВПП, неважно кем, – машиной, или самолет там сломался, или лось появился. А по погоде – нет. В этом случае решение стал принимать командир корабля. Диспетчер обязан только информировать его о погоде.

**- Судя по записи переговоров, когда пилот предпринял вторую попытку посадить самолет, спросил у диспетчера, подходит ли погода для посадки, и получил утвердительный ответ.**

- Я когда прослушал запись переговоров диспетчера и экипажа, у меня возникла масса вопросов. Там есть фраза диспетчера, которую я расцениваю как провокацию, типа, «давай, давай, садись, погода хорошая». Если командир корабля и колебался, то диспетчер его невольно подтолкнул к решению садиться. По-доброму, в такую погоду нужно было уходить на запасной аэродром.

Есть еще одно обстоятельство, на которое я хотел бы обратить внимание. Во время посадки самолета на такой скорости на бетонную ВПП, когда идет ливневый дождь, полоса покрывается слоем воды, при приземлении и торможении образуется эффект акваглиссирования.

Перед колесом у самолета, который приземляется на скорости 200 километров час, образуется водяной валик, колесо на него поднимается, и тормоза у самолета исчезают. Он не касается уже бетона резиной, хоть на несколько миллиметров, но он оторван от полосы. Это тоже могло сказаться на развитии ЧП.

Там есть еще один интересный момент. На том отрезке, который предшествует остановке самолета, нет следа от торможения. Хотя там не бетон, а земля, обычно при мощном торможении она бывает перепаханной. Самолет вырывает в грунте тормозящим

колесом целую канаву. А в данном случае нет следов торможения. Комиссия установит, тут дело в технике или в экипаже. Но своим профессиональным нюхом я чувствую, что к технике не будет никаких претензий.

Надо сказать, что очень оперативно была организована государственная комиссия по расследованию этого происшествия. Скоро будет установлена объективная картина, во-первых, летчики живы, они могут дать объяснение каждому своему действию. «Черные» ящики хорошо сохранились. Они уже сегодня будут расшифрованы.

Расследования проводятся, чтобы установить причину происшествий. А, зная причину, государственным органам регулирования гражданской авиации нужно продумать целую серию профилактических мероприятий для того, чтобы никогда больше в российских авиакомпаниях по этим причинам не было подобных происшествий.

*(www.mk.ru)*