Эксперты сделали предположительные выводы о причинах авиакатастрофы в Казани. Специалисты сказали, что главной причиной падения «Боинга» мог стать так называемый «человеческий фактор».
По данным одного из самописцев, отказов техники не было, двигатели самолета работали до столкновения с землей. Второй аппарат, который фиксирует все переговоры в кабине, до сих пор ищут среди обломков лайнера. Бортовой самописец, фиксировавший параметры полета «Боинга», был сильно деформирован, но пригоден к работе. Предварительный анализ извлеченных из него данных позволил экспертам Межгосударственного авиационного комитета предположить, что экипажу не удалось выполнить стандартный заход на посадку.
Помни: безграмотный
летчик – раб самолета!
Один из летчиков, получив разрешение на посадку, задал автопилоту соответствующий режим. Однако стандартный заход в соответствии с установленной схемой не удался. Возможно, автопилот из-за технического сбоя не смог расположить машину точно по глиссаде, или же летчикам показалось, что в расчетную точку касания полосы они не попадают, но в итоге они доложили диспетчеру о «непосадочном положении» самолета в пространстве и уходе на второй круг. Получив разрешение, один из пилотов нажал кнопку TOGA (Take Off / Go Around), запускающую программу ухода на второй круг. Однако в этот момент произошло событие, которое и предопределило стремительное развитие нештатной ситуации на борту. Задействованный в процессе захода на посадку один из двух автопилотов был отключен, и дальнейший полет осуществлялся в ручном режиме. Это означает экстренное вмешательство в управление самолетом напарника пилота. Взявшись за штурвал, и, отключив, таким образом, автопилот, он уже в ручном режиме стал выводить машину на высоту круга.
Его действия вначале соответствовали маневру. Двигатели «Боинга» вышли на близкий к взлетному режим, закрылки переведены из положения 30 градусов в положение 15 градусов, самолет начал набор высоты. Однако при подъеме его нос задрался вверх до предельного для самолета 737-500 угла тангажа в 25 градусов. Под таким наклоном возросло лобовое сопротивление машины, нарушился режим работы ее двигателей, использующих встречный поток воздуха, и скорость самолета начала опасно падать. Потеря скорости со 150 до 125 узлов (примерно с 280 до 230 километров в час) грозила скорым сваливанием «Боинга» в штопор, поэтому взявший управление на себя летчик решил набрать ее обычным способом – опусканием носа машины вниз. Однако пилот, что называется, перестарался и вместо предписанного инструкциями в таких случаях горизонтального полета или незначительного снижения, ввел самолет в интенсивное пикирование с углом тангажа, достигшим к концу записи параметрического самописца минус 75 градусов.
Конец записи совпал по времени и с концом полета.
Следует отметить, что интенсивное пикирование «Боинга» продолжалось целых 20 секунд – все это время лайнер на максимальном режиме работы двигателей мчался к земле с 700-метровой высоты и буквально воткнулся в поверхность на скорости более 450 километров в час.
Удара такой силы не выдержали даже бортовые самописцы, запакованные в специальные бронированные и несгораемые контейнеры. По крайней мере один из них – речевой, на котором должны были записаться переговоры членов экипажа, обнаружить

пока так и не удалось. В руинах нашли лишь обломки контейнера, в котором хранился магнитофон. Тем более не было шансов выжить и у 50-ти пассажиров, находившихся на борту «Боинга».
В полной мере объяснить действия пилота, погубившего самолет, пока не удается. Сейчас специалисты изучают медицинские карты летчиков и результаты психологических тестов. Останки пилотов будут проверены на алкоголь.
Эксперты убеждены, что не распознать длившееся в течение 20 секунд смертельное пике мог только человек, оказавшийся в состоянии неконтролируемой паники или, наоборот, находящийся в ступоре.
На одном из форумов летчики обсуждали падение татарского самолета. Спор был длительный, но все сошлись во мнении: никто не мог поверить, что капитан не смог вывести за 20 секунд самолет из пике. «Растерялись парни, проспали и убились» – такими словами заканчивается обсуждение.
«Здесь точка невозврата. Когда он уже потерял скорость, тут уже никакая точка не спасает и никакое уже мышление не спасает. И даже опытный экипаж в этой ситуации, если сорвался самолет, его никогда не выведет с такой высоты», – уверен заслуженный пилот России Юрий Сытник.
Теперь, когда эксперты примерно представляют картину происшедшего, встает вопрос о квалификации пилотов. Выяснилось, что командир судна, несмотря на более чем 20-летний летный стаж, впервые в реальности столкнулся с необходимостью уходить на второй круг. А его напарник еще два года назад работал бортинженером. В авиакомпании «Татарстан» настаивают, что экипаж был опытным. Но при этом известно, что у перевозчика были финансовые сложности, а значит, тратить много денег на поддержание профессионального уровня летчиков было непросто.
В идеале каждый пилот регулярно должен оказываться в летном тренажере, имитаторе кабины «Боинга-737». Именно здесь отрабатываются навыки ручного управления.
Авиакомпании «Татарстан» теперь предстоит проверка. И если в системе подготовки пилотов будут выявлены нарушения или выяснится, что перевозчик не предпринял достаточно мер для безопасности полетов, то авиационные власти, по мнению специалистов, могут отозвать у него сертификат эксплуатанта.
На прошлой неделе также стало известно, что в аэропорту Домодедово за пределы взлетно-посадочной полосы выкатился пассажирский самолет Airbus A-320. На его борту находилось 106 пассажиров и 8 членов экипажа. Самолет выполнил рейс Екатеринбург-Москва. После посадки при рулении на полосе движения правое шасси вышло из полосы руления, тем самым произошел выезд за пределы взлетно-посадочной полосы. Пассажиры были эвакуированы, никто не пострадал.
Почему наши самолеты то и дело выкатываются на взлетно-посадочные полосы, падают или совершают экстренные посадки? Президент Федерации любителей авиации, заслуженный летчик-испытатель СССР, многократный рекордсмен мира по самолетному спорту Виктор Заболотский прокомментировал ситуацию с авиацией.
«О человеческом факторе при крушении самолета можно говорить сразу, поскольку человеческий фактор – это не только экипаж, это совокупность факторов, связанных с человеком, с управлением полетами, с экипажем и с подготовкой. В международной практике есть 22 пункта, которые обозначают человеческий фактор. Можно поставить человека в такие условия, с которыми он просто не справится, и это тоже будет человеческим фактором. Но обвинять кого-то одного, конечно же, нельзя. И поэтому,

когда говорят, что причина крушения – это человеческий фактор, то у всех сразу возникает мысль, что в авиакатастрофе виноват экипаж. На самом деле, это не так».
В авиакатастрофе в Казани никто не выжил. 50 человек погибли. По факту крушения самолета возбуждено уголовное дело по статье «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц» (статья 263 УК РФ).
«Боинг-737» – это самый популярный в мире узкофюзеляжный реактивный пассажирский самолет. Модель производится с 1967 года. За время эксплуатации крушение потерпели более 170 самолетов этого типа. В катастрофах погибли в общей сложности почти 4000 человек. Самая крупная катастрофа с этим типом самолетов в России случилась 14 сентября 2008 года в Перми. Тогда погибли 88 человек. После расследования причин крушения самолета в Перми, МАК объявила: «Непосредственной причиной авиационного происшествия явилась потеря пространственной ориентировки экипажем, в первую очередь командиром воздушного судна. По результатам судебно-медицинской экспертизы, выполненной в Государственном учреждении здравоохранения особого типа «Пермское областное бюро судебно-медицинской экспертизы», установлен факт наличия этилового алкоголя в организме командира перед смертью. Режим труда и отдыха командира воздушного судна в период, предшествующий авиационному происшествию, способствовал накоплению у него усталости и не соответствовал действующим нормативным документам. Уголовное дело было возбуждено по статье 263 УК РФ и прекращено с формулировкой «в связи со смертью подозреваемого»».
И снова человеческий фактор…

По материалам
российских СМИ