

Что спасло 226 пассажиров севшего в поле Airbus A321 «Врезается стая чаек, и все мгновенно превращается в труху»

15 августа 2019 Источник: <https://lenta.ru/articles/2019/08/15/ourchesley/>



Фото: Алексей Мальгавко / РИА Новости

Рядом с аэропортом Жуковский утром 15 августа прямо в поле кукурузы жестко приземлился Airbus A321 «[Уральских авиалиний](#)» с 226 пассажирами на борту. По предварительным данным, причиной ЧП стало попадание птиц в двигатели, один из которых отвалился. В результате самолет не подлежит восстановлению, пострадали более 70 человек, но никто не погиб, и уже это многие назвали настоящим чудом. Сколько в этом действительно чудесного, а сколько — профессионализма пилотов, [«Лента.ру»](#) спросила у члена комиссии при президенте страны по вопросам развития авиации, заслуженного летчика России [Юрия Сытника](#).

«Лента.ру»: *Как часто происходят подобные случаи? Все сегодня вспомнили, например, «Чудо на Гудзоне» в 2009 году, когда экипаж благополучно посадил самолет А320 на воду в Нью-Йорке. Была еще посадка Ту-124 на Неву в 1963 году...*

Юрий Сытник: Примерно каждые пять лет бывает такая сложная ситуация, когда большое количество птиц попадает в двигатели, и они из-за этого отказывают. Кто-то разбивается, кто-то вот так, как произошло сейчас, удачно

сажает самолет, спасая пассажиров, себя и репутацию страны. Поэтому в нашем сегодняшнем случае повезло нам всем.

А геройские действия экипажа не поддаются никакой негативной оценке. Только восхищенные возгласы! Во-первых, они молодые ребята. Во-вторых, это самообладание, выучка, мужество. И в-третьих — прекрасное летное мастерство. Задержись пилот хоть на несколько секунд с отдачей ручки управления от себя, не перейдя на ручное управление, мы могли бы получить очередную катастрофу.



Капитан воздушного судна Дамир Юсупов

Этот парень подобрал площадку с воздуха, перекрыл питание в двигателях, отключил электрооборудование, выключил систему кондиционирования, выключил аккумуляторы, погасил скорость в воздухе, подвел на минимальной скорости самолет к кукурузному полю и, как лялечку, нежненько-нежненько посадил его в это поле без крена, без больших углов по тангажу. И пассажиры при этом комфортно себя чувствовали.

Так как он не выпустил шасси, нечему было втыкаться в крылья, и топливо осталось в баках-кессонах. А топлива было прилично: ему нужно было лететь два с половиной часа до Симферополя, плюс еще на час. Это где-то, наверное, 15-16 тонн топлива. Плюс 240 пассажиров было на борту. Поэтому экипаж — молодцы, ребята правильные.

Есть в России, оказывается, еще и школы подготовки летного состава, и есть летчики грамотные. Это вызывает восхищение, и это большой подарок нам всем к празднику 18 августа, к Дню авиации.

А что происходит с авиационным двигателем, когда туда попадает птица?

Во-первых, гнутся лопатки, прекращается нормальная подача воздуха в камеру сгорания. Нехватка кислорода приводит к помпажу двигателя и пожару. Вылетают какие-то детали за счет больших оборотов двигателя — а это 16 тысяч оборотов в минуту. Общий вес каждого двигателя достигает трех тонн.

Представьте: во вращающиеся детали врезаются тела этих чаек, каждая из которых весом полтора и более килограммов. Все это мгновенно превращается в труху, происходит возгорание, ненормальная работа, тряска, вибрация и, в конце концов, двигатель просто отваливается.



Фото: Gary Hershorn / Getty Images

Вы упомянули о том, что в баках-кессонах было много топлива. Как вы полагаете, каким образом удалось избежать связанных с этим серьезных последствий? Проще говоря, почему топливо не загорелось?

А потому, что экипаж выполнил все так, как учили. Потому что эти два летчика оказались умницами, профессионалами с большой буквы! Это потомственные летчики, которые мечтали о небе, любят самолеты, любят свою профессию, поэтому и действовали профессионально.

5 мая этого года в [аэропорту Шереметьево](#) человек не смог посадить исправный самолет с работающими двигателями! Ручка управления болталась от борта до борта. Разрушающая перегрузка была больше пяти единиц.

Это говорит о мастерстве пилотов. Это разные люди были: здесь — летчики с большой буквы, а там, в Шереметьево, оба — ... Это большая разница!

Многие наши летчики способны такое повторить — так ювелирно посадить самолет?

Большинство.

Если акцентировать внимание на том, что посадка была именно на поле, — это опаснее, чем посадка на воду?

Очень опасно и очень сложно. Одно неверное движение, одна ошибка — и была бы катастрофа. В грунт бы зарылись, потеряли бы крылья, развалился бы фюзеляж, загорелся бы, погибли бы люди.

МАТЕРИАЛЫ ПО ТЕМЕ

09:48 — 15 августа



Жесткая посадка самолета Airbus в поле под Москвой

Столкновение с птицами, взрыв и пострадавшие дети: все, что известно о ЧП

14:48 — 15 августа



«Мы начали падать, я держался за крест»

Впечатления пассажиров, переживших экстренную посадку на кукурузном поле под Москвой. А здесь, я говорю, летчик проявил лучшие свои качества. Самолет был на ручном управлении, без компьютерной поддержки, без поддержки программного обеспечения на посадке. Он без всего остался — двигатели выключены, электрооборудование выключено, топливо перекрыто, аккумуляторы выключены. Вот что парень сделал!

На одном фото видна довольно крупная вмятина на носу. Как вы думаете, откуда она?

Ну-ка, просуньтесь так по полю! Где-то какой-то бугорок, где-то кочка, камень какой-то попался. Вмятина! Это хорошо, что не разорвало, не разрезало пополам этот самолет. На скорости в 300 километров в час, как вы думаете, легко ли без шасси?

А если на пути самолета в поле попадет какой-нибудь пенек, что тогда?

Пень как ножом разрезал бы самолет, вспыхнуло бы топливо, и все погибли бы. Любой пенек, большой камень, дерево, столб, линия электропередачи, автомобиль попался бы — все! Представьте, на такой скорости столкнуться — самолет ведь это нежное создание. Все немедленно разваливается. А здесь поле было выбрано правильно — мягенькое, и мягенько он самолет посадил. Умничка мальчишка! Дамир Юсупов — герой! И второй летчик, Георгий Мурзин, тоже молодец.

Извините за довольно обывательский вопрос, но все же почему они не могли дотянуть до взлетно-посадочной полосы? Там ведь совсем немного оставалось.

Один двигатель выведен из строя пожаром, другой потерял тягу. На чем тянуть? На соплях и на одном крыле? Здесь уже не до этого. Тут дай Бог поле подобрать. Тянуть не на чем было.



Кадр: Rutply

Вы говорили, что у нас большинство летчиков смогут такое повторить. А как это отрабатывается?

Это отрабатывается в училище, это отрабатывается пилотами-инструкторами, когда их готовят на каждый самолет. Это отрабатывается при вводе командира корабля в строй. Ему рассказывают эти случаи. Производится анализ всех подобных случаев, удачных и неудачных посадок. Изучаются предыдущие ошибки летчиков, которые написали эти наставления собственной жизнью и собственной кровью.

Если человек правильно относится к своей профессии, он изучает все эти случаи, выбирает все самое главное для себя и отрабатывает потом все это на тренажере, постоянно перед каждым взлетом проигрывая ситуации, которые могут сложиться: с отказом одного или сразу двух двигателей, что он будет делать и так далее.

Все это позволяет в критической ситуации не думать, а выполнять эту программу машинально. Такие способы пилотирования и подготовки не каждому летчику присущи. Подобные люди становятся великими летчиками.

А может, стоит прежде всего усовершенствовать систему отпугивания птиц? Может, это она в Жуковском не работала?

Это мы, люди, вторгаемся в жизненное пространство птиц. Небо принадлежит не только нам. Оно принадлежит природе, принадлежит Земле. И птицы находятся в своей стихии. Это мы к ним лезем, и нам надо научиться рядом с ними летать.

Беседовал Игорь Дмитриев