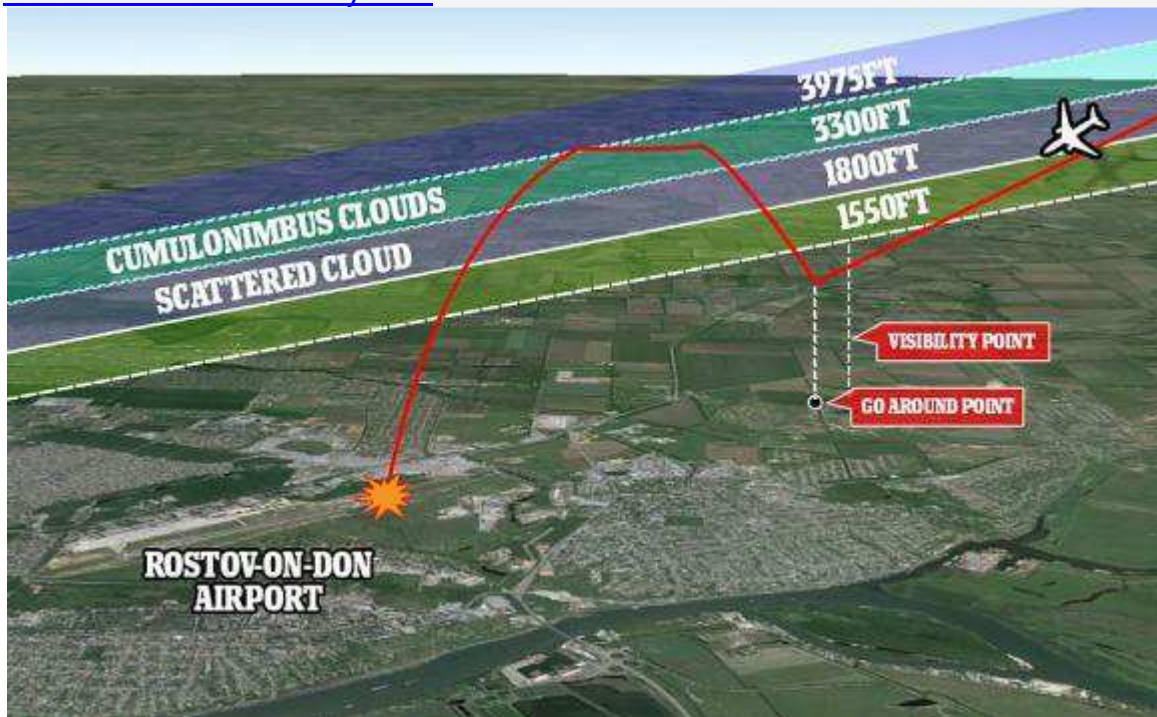


# Гибель ростовского «Боинга»: чисто автоматическое убийство?

Источник: <http://pravosudija.net/article/gibel-rostovskogo-boinga-chisto-avtomaticheskoe-ubiystvo>



Невозможно отрицать чуть ли не стопроцентное сходство катастроф Боингов-737 в Казани (в 2013-м году) и Ростове. Оба разбились после попытки зайти на второй круг и оба вошли в пике с огромным отрицательным тангажом.

Нештатная ситуация в Казани возникла при заходе на посадку. Командир Рустем Салихов сообщил об этом на землю и решил идти на второй круг, отключив при этом автопилот. Экипаж убрал шасси, что свидетельствовало о том, что он не собирался резко снижаться. Но после того как лайнер перешел в резкий набор высоты с большим углом атаки, самолет на высоте 700 м внезапно перешел почти в вертикальное пикирование и на большой скорости врезался в землю.

Через два года после катастрофы казанского «Боинга» разразился скандал.

В июне 2015-го года представитель Росавиации отозвал свою подпись под отчетом по результатам расследования (согласно которому в аварии были виноваты пилоты). А 4 ноября прошлого года межгосударственный авиационный комитет (МАК) сообщил на своем сайте, что приостанавливает действие сертификатов всех самолетов семейства Boeing-737 в РФ, о чем направлены письма сразу в два адреса — Росавиации и федеральной авиационной администрации США.

Причиной отзыва сертификата называлась необходимость «реализации государством разработчика и изготовителя самолета срочных доработок для обеспечения отказобезопасности системы управления рулем высоты самолетов типа Boeing 737, направленных на обеспечение возможности продолжения безопасной эксплуатации парка этих самолетов».

Это заявление МАК вызвало скандал. Оказалось, что фактически с первого дня работы комиссии по расследованию причин авиакатастрофы в Казани «представители Росавиации постоянно настаивали на версии о том, что причина происшествия — именно отказ системы управления рулем высоты».

Позднее представитель Росавиации все же подписал доклад международной комиссии, в котором утверждалось, что самолет был в полном порядке, а во всем виноват неопытный экипаж. Через два года, как уже говорилось выше, эта подпись была отозвана.

Росавиация категорически отказалась исполнять решение МАКЮ, не приводя никаких аргументов. 6 ноября 2015 года глава Росавиации Александр Нерадько заявил, что оснований для прекращения эксплуатации Boeing 737 в РФ нет.

8 ноября 2015 года на официальном сайте МАК был опубликован следующий пресс-релиз:

«В связи с широко распространенными публикациями в СМИ МАК информирует, что

**МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ**  
  
**ПРЕДСЕДАТЕЛЬ  
АВИАЦИОННОГО РЕГИСТРА**



**INTERSTATE AVIATION  
COMMITTEE**  
  
**AVIATION REGISTER  
CHAIRMAN**

115017, Moscow, Russia,  
ул. Большая Ордынка, д. 22/21,  
Факс: (495) 951-34-51  
Телефон: (495) 951-60-13  
E-mail: amak@mak.ru  
http://www.mak.ru

115017, Moscow, Russia,  
Bolshaya Ordynka str., 22/21,  
Fax: (495) 951-34-51  
Telephone: (495) 951-60-13  
E-mail: amak@mak.ru  
http://www.mak.ru

*04.11.2015 № 06.46-2363*

Руководителю  
Федерального агентства  
воздушного транспорта  
(Росавиация)

**Нерадько А.В.**

Факс: +7 (499) 231-56-56

Заместителю руководителя  
Федеральной авиационной  
администрации США

**Gilligan P.**

Факс: +1 (202) 267-53-64

**Уважаемый господин Нерадько,  
Уважаемая госпожа Gilligan**

В обращении Руководителя Росавиации в Межгосударственный авиационный комитет от 26.08.2015г., исх. № АН1.02-2803 изложено требование о необходимости реализации государством разработчика и изготовителя самолета срочных доработок для обеспечения отказобезопасности системы управления рулем высоты самолетов типа Boeing 737, направленных на обеспечение возможности продолжения безопасной эксплуатации парка этих самолетов. Повторно обращение Росавиации, исх. № 4.02-793, было направлено в МАК 21.09.2015г.

На основании обращений Росавиации 09 октября с.г. Авиационный регистр МАК, как уполномоченный орган в области нормирования летной годности и типовой сертификации/валидации, направил в авиационные власти государства разработчика и изготовителя самолетов типа Boeing 737 - Федеральную авиационную администрацию США (далее - FAA США), как в орган первоначальной сертификации данного ВС, соответствующий запрос.

решение от 4 ноября с.г. авиарегира МАК как уполномоченного органа в области типовой сертификации / валидации и заявление МАК от 6 ноября с.г. по самолетам Боинг 737 не отзывались.

Авиарегира МАК, как было заявлено ранее, ожидает уведомления о совместном решении Росавиации и FAA США о том, что эксплуатируемые в России самолеты типа Боинг 737 находятся в состоянии, обеспечивающем их безопасную эксплуатацию.

Авиарегира МАК еще раз подтверждает, что решение о приостановке действия всех выданных им в процессе валидации Сертификатов типа на самолеты семейства Боинг 737 было принято в связи с позицией руководства Росавиации о необходимости реализации разработчиком-изготовителем срочных доработок для обеспечения отказобезопасности системы управления рулем высоты для обеспечения возможности продолжения безопасной эксплуатации парка самолетов типа Боинг 737.

Заместитель Председателя МАК огласил заявление МАК с Решением Авиарегира на совещании в Росавиации 6 ноября с.г. в присутствии руководителей российских авиакомпаний.

Решение по эксплуатации самолетов типа Боинг 737 на данном совещании Росавиация принимала в закрытом режиме без участия представителя МАК.

Вызывает озабоченность, что руководитель Росавиации в течение длительного времени (более полутора лет) не доводил свою позицию, представленную в комиссию по расследованию катастрофы самолета Боинг 737 в Казани, до российских авиакомпаний, эксплуатирующих самолеты Боинг 737, и не предпринял необходимых действий, предписанных Росавиации, как уполномоченному органу в области гражданской авиации, Воздушным кодексом Российской Федерации.

Полагаем, что Росавиация и FAA США незамедлительно сообщат свое совместное решение о дальнейшей безопасной эксплуатации в России самолетов Боинг 737.

МАК считает, что реальные необходимые незамедлительные действия по безопасной эксплуатации самолетов Боинг 737 не будут подменяться PR-деятельностью и оказанием давления на органы независимого расследования и сертификации.

Вызывает удивление мнение ряда экспертов и лиц, которые пытаются отрицать очевидную связь Решения Авиарегира МАК с безопасностью миллионов пассажиров».

19 марта в Ростове разбился «Боинг-737» авиакомпании Flydubai при схожих обстоятельствах. В 23:41 экипаж совершил первую попытку посадки, снижаясь примерно до 500 метров. Из-за плохих погодных условий ушел в зону ожидания почти на два часа. В 01:40 была вторая попытка выполнить посадку, самолет вышел из облачности на высоте 480 метров. Пилот увидел, что не попадает на ВПП, вновь ушел на второй круг, сделал набор высоты до 1200 метров и тут произошла резкая потеря высоты с пикированием под углом примерно в 40 градусов (по моей субъективной оценке).

Причиной катастрофы теоретически могло стать так называемое затенение стабилизаторов, то есть рулей высоты, скошенным воздушным потоком от крыльев.

Этот вариант обсуждался профессиональными пилотами на ряде авиафорумов. В сообщениях СМИ вначале говорилось, что при втором заходе на посадку произошел «tail straik», то есть удар хвостом о землю. Но это не подтвердилось.

Профессионализм дубайского экипажа сомнению не подвергается. Уход на второй круг при посадке тренируют все пилоты мира два раза в год, причем с одним работающим двигателем. Вряд ли катастрофу вызвало попадание в воздушную яму, то есть струйное течение воздуха.

Продуктивней будет обратить внимание на сходство ситуаций в Казани и Ростове. Обе катастрофы произошли после перекладки стабилизаторов на пикирование из-за сбоя в системе «экипаж-автопилот». И причина, на мой взгляд, в том, что в связке «человек-машина» человеку отведена второстепенная роль.

Вот как видит обе катастрофы [профессиональный пилот](#):

«АН-12:

Казанская и Ростовская катастрофы очень схожи. Уход на 2 круг с высоты 1000 футов и более, самолет легкий, уход в автомате. В обоих случаях самолет загнан на большие отрицательные углы тангажа. Экипажи вывести из таких углов не смогли. Это возможно только если отработал на такие углы стабилизатор. **Глюк такого поведения надо искать только в алгоритме работы стабилизатора при уходе на 2 круг.**

Лучше при уходе с высоты 1000 футов и выше уходить в режиме FLCH или VS с контролем скорости. Вообще при любых отклонениях автомата (делает что-то не то, что ты хочешь, выводит самолет на предельные режимы и т.д.) отключать автопилот, стабилизировать режим и вкл. Автопилот снова. Глюки бывают разные, но следить за режимами надо постоянно.

Основная причина такого поведения самолета пока не определена».

Абсурдность ситуации в том, что сейчас, после трагедии в Ростове, никто даже не вспоминает о совсем недавнем скандале с отзывом сертификатов у Боингов»737 и явном соперничестве и даже конкуренции МАКа и Росавиации. Значит истина так и останется под спудом из-за конфликта интересов двух ведомств и безопасность тысяч авиапассажиров не будет обеспечена должным образом.

**Владимир Прохвятилов, президент Академии реальной политики (Realpolitik), эксперт Академии военных наук**