

Восстановлена полная картина катастрофы SSJ-100 в Шереметьево

Расследование восстановило полную картину катастрофы SSJ-100 в Шереметьево. К резкой посадке и пожару на борту привели ошибки пилотов, рассказал журналистам источник, близкий к расследованию. Молния, ударившаяся в самолет, отключила автоматику на Superjet, но не создала критическую ситуацию. Одна из ошибок экипажа заключается в том, что они продолжили посадку после того, как самолет совершил серию прыжков на ВПП.

Эксперты, расследующие крушение самолета Sukhoi Superjet 100 в Шереметьево, полностью восстановили хронологию событий, которые привели к трагедии и гибели пассажиров. Об этом сообщает «Коммерсант» со ссылкой на близкий к расследованию анонимный источник.

Как рассказал собеседник, через 15 минут после вылета в нос лайнера ударила молния – об этом свидетельствует характерная закопченная отметина на корпусе самолета. Грозовая защита SSJ-100 отключила генераторы самолета и перевела электроснабжение на аккумуляторные батареи, в режим Emergency Electrical Configuration (EEC).

Управление самолетом перешло в режим прямого управления (Direct Mode). Это означает, что бортовой компьютер перестал автоматически корректировать возможные ошибочные действия пилотов, например, от выхода на предельные углы крена и тангажа, непомерного роста приборной скорости или перегрузок, опасности сваливания.

При этом, отметил источник издания, на борту возникла нештатная, но не критическая ситуация – порядок действий экипажа в обоих этих режимах подробно описан в руководстве по летной эксплуатации Superjet 100.

Так, режим ЕЕС является аварийным, но не чрезвычайным. При его возникновении производитель рекомендует пилотам поторопиться, но не требует немедленной посадки. Согласно нормативным документам, самолет с неработающими генераторами

может находиться в воздухе «достаточное время», чтобы экипаж мог спокойно долететь до ближайшего аэродрома и, если понадобится, уйти на второй круг для повторного захода на посадку.

Режим EEC также не требует подачи сигнала бедствия May Day, который означает опасность для жизни людей, – пилоты обязаны лишь предупредить диспетчера сигналом срочности Pan Pan. Как считают эксперты, ведущие расследование, именно по этой причине самолет на взлетно-посадочной полосе не встретили пожарные – спасатели выдвигаются к полосе при сигнале бедствия May Day.

Режим Direct Mode и вовсе считается практически штатным. В подобной ситуации пилоты имели возможность произвести посадку даже с учетом превышенной посадочной массы лайнера. В такой ситуации производитель SSJ 100 рекомендует сажать самолет плавно, с вертикальной скоростью в момент касания не более 1,8 м/с, чтобы исключить поломку стоек шасси.

Согласно данным параметрического самописца, экипажу удалось со второй попытки выполнить заход на посадку с соблюдением всех нормативных требований. Пилоты поставили машину на глиссаду, и самолет стал садиться по ней с правильной приборной и вертикальными скоростями. Трудность состояла в том, что летчикам пришлось управлять самолетом в ручном режиме, с отключенным автопилотом и автоматом тяги. Возможно, именно по этой причине они не смогли посадить самолет в расчетной точке приземления в начале ВПП и перелетели ее.

В результате экипаж стал «прижимать» самолет к ВПП, в то время как лайнер еще не коснулся ее колесами.

Самописец показал, что перед самым приземлением был резко увеличен режим работы двигателей, а нос самолета опущен. Этот опасный маневр и стал причиной катастрофы SSJ 100, который садился с существенным превышением скорости.

После сильного удара о поверхность передняя стойка шасси подбросила машину вверх, вызвав серию еще более сильных отскоков, которые летчики называют «козлом».

Второй удар создал динамическую перегрузку около 5G, тогда как предел для воздушного судна этого типа – 3,75G – может привести к отделению крыльев от фюзеляжа.

Хотя крылья остались целы, задние стойки шасси продавили баки лайнера, что привело к утечке керосина и пожару в хвостовой части лайнера.

Эксперты считают, что попытки экипажа посадить лайнер уже после возникновения «козла» стали фатальной ошибкой. Согласно нормативным документам по SSJ, летчикам предписано прекратить посадку и начинать экстренный взлет уже после первого отскока.

Теперь следствию предстоит определить, какой из двух пилотов совершил опасные действия перед посадкой. На это понадобится немного времени, поскольку управление лайнером осуществляется с помощью джойстиков, которыми пилоты передают команды в бортовой компьютер.

В «Аэрофлоте» изданию [«Ъ»](#) устно ответили, что прокомментируют расследование только после его завершения.

Самолет Sukhoi Superjet 100 «Аэрофлота», выполнявший рейс из Москвы в Мурманск, 5 мая вечером экстренно вернулся в Шереметьево и совершил жесткую посадку после 28 минут полета. При посадке у него подломились стойки шасси и загорелись двигатели. Согласно данным Гидрометцентра России, в тот день в Подмоскowie наблюдалась гроза. После удара молнии в самолет борт потерял радиосвязь с диспетчером. В салоне находились 73 пассажира и пять членов экипажа. 41 человек погиб, включая бортпроводника.

(www.gazeta.ru)