

Катастрофа авиалайнера Airbus-321, следовавшего рейсом 9268 Шарм-эль-Шейх – Санкт-Петербург, всколыхнула всю страну и снова заставила говорить о проблемах гражданской авиации. Для Камчатки этот вопрос является наиболее злободневным, по сравнению с другими регионами, т.к. добраться до материка нам ничем, кроме как самолетами, невозможно.

О причинах катастрофы можно делать лишь предварительные выводы. Некоторые эксперты в области авиации склоняются к мысли, что самолет упал на землю из-за технических неисправностей. Есть, правда, и другие мнения, склоняющиеся к версии теракта на борту самолета. На сегодняшний день достоверно известно, что погибли 224 человека, находившихся на борту самолета. Из них 25 – дети.

Авиалайнер взлетел из Шарм-эль-Шейха в 6 часов 21 минуту по московскому времени и пропал с радаров на 23-ей минуте полета. Многочисленные телерепортажи с места падения рейса 9268 свидетельствуют, что хвостовая часть самолета упала на равнине, хотя комментирующие сюжеты журналисты говорят о том, что самолет рухнул на местности со сложным рельефом. Что само по себе уже вызывает недоверие к этой информации. Черные ящики найдены и опечатаны. Пока решается вопрос о том, где проводить их расшифровку: в Египте или в России.

Комментируя ход спасательной операции (хотя, что уже спасти?), представители МЧС заявляют, что обломки авиалайнера разбросаны в радиусе 20 км. Это означает, что самолет развалился в воздухе из-за разгерметизации корпуса. Переговоры летчиков с диспетчерами, по предварительным данным, велись в рабочем режиме и не вызвали тревоги со стороны последних. Значит, события развивались столь стремительно, что летчики не успели даже об этом сообщить. Мог ли быть причиной разгерметизации теракт? Безусловно. Хотя, эту версию считают самой маловероятной.

Версия о технической неисправности самолета авиакомпании «Когалымавиа», потерпевшего крушение на Аравийском полуострове, находит большее число сторонников среди специалистов. Главные их доводы сводятся к следующему: самолет снизился на полтора километра, значит, летчики еще могли управлять летательным аппаратом. Представитель египетского комитета расследования авиационных инцидентов Айман аль-Мугадем пояснил, что пилот российского авиалайнера запросил срочную посадку из-за возникшей на борту технической проблемы. Следовательно, пилоты пытались плавно снизиться. Но у них не вышло. Самолет сорвался в штопор. А с разбившимся аэробусом и раньше возникали технические проблемы, связанные с эксплуатацией. Возраст самолета составляет 18 лет. И ранее летавшие на нем пассажиры комментируют условия полета, как «ужасные» и «связанные с риском для жизни». Наземные службы, напротив, заявляют, что перед вылетом самолет был технически исправен, иначе бы ему просто не дали «добро» на взлет.

Меньше всего обсуждают версию о том, что в катастрофе виноваты сами пилоты. По статистике в России за последние 15 лет во всех авиакатастрофах, связанных с гибелью пассажиров, в подавляющем большинстве виновными признаны именно они, пилоты разбившихся авиалайнеров.

Если говорить непосредственно о самой авиакомпании «Когалымавиа», то сегодня ею владеет ООО «Западная инвестиционная авиационная компания», а основным выгодополучателем является турецкий бизнесмен Арслан Энвер. Ранее «Когалымавиа» уже стояла на грани банкротства, компанию даже переименовывали, пытаясь избавиться от банкротного следа. Но это ей не помогло. И тогда ей вернули прежнее

название. Однако ее самолеты от этого новее не стали.

Тем временем, буквально накануне катастрофы на Синайском полуострове, стало известно об авиакатастрофе, произошедшей на Камчатке в районе города Ключи. Во время учебного полета разбился истребитель-перехватчик МИГ-31. Двое пилотов успели катапультироваться. Причины авиационного происшествия еще устанавливаются. Похоже, что у нас сработал закон парных случаев.

И авиационное происшествие на Камчатском полуострове аукнулось с самой крупной авиакатастрофой на Синайском полуострове.

Мы же отметим, что все эксперты, принимающие участие в обсуждении авиакатастрофы в небе Египта 31 октября 2015 года, сходятся в одном, что возраст пассажирских авиалайнеров нужно ограничить десятью – пятнадцатью годами.

Ниже мы приводим данные о крупнейших авиакатастрофах на российских авиалайнерах.

17 ноября 2013 года. Boeing 737 авиакомпании «Татарстан», вылетевший из Домодедова, разбился при заходе на посадку в Казани. В результате крушения погибли все 50 человек, находившихся на борту. Среди них оказались сын президента Татарстана Ирек Минниханов и глава управления ФСБ по региону Александр Антонов. Расследование показало, что из-за неверных действий экипажа при заходе на второй круг самолет начал набор высоты с большим углом атаки и потерял скорость. Затем пилот резко отдал штурвал от себя, в результате чего Boeing перешел в вертикальное пикирование и врезался в землю.

2 апреля 2012 года. Самолет ATR-72 авиакомпании UTair разбился при взлете в тюменском аэропорту Рощино. На борту были 43 человека. В результате крушения погибли 33 человека, в том числе весь экипаж. Причиной аварии стало обледенение самолета и ошибка экипажа.

20 июня 2011 года. Под Петрозаводском потерпел крушение самолет Ту-134 авиакомпании «РусЭйр». Согласно выводам экспертов, причиной падения послужили неслаженные действия экипажа и сложные метеорологические условия. Погибли 47 человек, в том числе восемь членов экипажа. Всего на борту самолета находились 52 человека.

14 сентября 2008 года. «Боинг 737» российской авиакомпании «Аэрофлот-Норд», летевший из Москвы в Пермь, рухнул на землю при заходе на посадку. Самолет не долетел до аэропорта примерно 11 километров. От удара самолет полностью разрушился. Находившиеся на борту 88 человек погибли. По официальным данным, самолет упал из-за ошибки пилота при посадке лайнера в ручном режиме.

22 августа 2006 года. Ту-154 компании «Пулковские авиалинии», выполнявший рейс Анапа – Санкт-Петербург, разбился под Донецком. Авиакатастрофа унесла жизни 170 человек. Причиной аварии стала ошибка экипажа и тяжелые метеороусловия.

9 июля 2006 года. В Иркутске разбился Airbus A310-324 авиакомпании S7 Airlines.

Самолет не сумел остановиться на взлетно-посадочной полосе аэропорта, выкатился за ее пределы и врезался в гаражный комплекс. В результате катастрофы из 203 человек, находившихся на борту, погибли 125. После окончания расследования было объявлено, что причиной авиапроисшествия явились ошибочные и бесконтрольные действия экипажа.

24 августа 2004 года. Сразу два российских лайнера Ту-134 и Ту-154 взорвались в воздухе с интервалом в одну минуту. Вылетевшие из московского аэропорта Домодедово самолеты были взорваны террористками-смертницами. В результате катастрофы погибли 89 человек. Ответственность за взрывы взяла на себя террористическая организация «Бригады Исламбули», однако позднее чеченский террорист Шамиль Басаев заявил, что подготовкой терактов занимался он.

1 июля 2002 года. В Германии, в районе Боденского озера, в воздухе столкнулись Ту-154 «Башкирских авиалиний» и грузовой авиалайнер Boeing 757, принадлежащий компании DHL. В результате катастрофы погибли все, кто был на борту обоих самолетов – 71 человек, в том числе 52 ребенка. Причиной случившегося стала ошибка авиадиспетчера.

4 октября 2001 года. Самолет авиакомпании «Сибирь», летевший из Тель-Авива в Новосибирск, взорвался на высоте 11 километров и рухнул в Черное море недалеко от Новороссийска. Находившиеся на борту 66 пассажиров и 12 членов экипажа погибли. Согласно заключению Межгосударственного авиационного комитета, лайнер был сбит украинской зенитной ракетой в ходе учений, проходивших на Крымском полуострове.

4 июля 2001 года. Ту-154 авиакомпании «Владивосток Авиа», летевший рейсом Екатеринбург – Иркутск – Владивосток, разбился при ночном заходе на посадку в аэропорту Иркутска. В результате катастрофы погибли находившиеся на борту 145 человек. Причиной происшествия были названы ошибочные действия экипажа.

На Камчатке последняя крупная авиакатастрофа произошла 12 сентября 2012 года. Пассажирский самолет Ан-28, выполнявший рейс №251, по маршруту Елизово – Палана, врезался в склон горы в 10 км от Паланы. Из 14 человек четверым удалось выжить. Следствие установило, что причиной авиакатастрофы явились ошибочные действия пилота.

Вячеслав СКАЛАЦКИЙ.

(По материалам российских и зарубежных СМИ).

P.S.: К сожалению, с гражданской авиацией в России просто беда. Мы занимаем устойчивое первое место, как по количеству авиакатастроф, так и по количеству авиакатастроф случившихся по вине пилотов. Почему ошибаются наши пилоты? Потому что они тоже люди, которым, как известно, свойственно ошибаться. Но с чем нельзя смириться, в принципе, так это с тем, как они идут на совершение этих ошибок. Российские пилоты грубо, с каким-то маниакальным упорством нарушают инструкции. Они словно скучают по экстремальным ситуациям, бесшабашно провоцируя судьбу. Разве с этим можно мириться? В их головах существует, видимо, какая-то психологическая аномалия, которую нужно исправлять. Почему они с такой легкостью

рискуют своими и нашими жизнями? Пока психологи не могут ответить на этот вопрос. А значит, снова и снова мы будем подвергаться смертельной опасности, заходя на борт самолета.