



### АВИАКАТАСТРОФЫ ПОД и НА НОВЫЙ ГОД. Часть II (Только для профи)

**Продолжение рассказа о мировых авиакатастрофах, случившиеся в разное время в разных странах мира под Новогодние праздники...**

#### **3 января**

••>> **1944 г. Катастрофа американского истребителя P-39 «Аэрокобра».** В этот день лётчик-испытатель НИИ ВВС полковник А.А. Автономов (р. 1904) выполнял испытательный полёт по определению километровых расходов горючего.

Около 12.00, через полчаса полёта, двигатель внезапно остановился. Лётчик выбрал ровное поле для аварийной посадки и пошёл на снижение. Однако впереди, по направлению посадки, находился крайний дом деревни Афанасово (Ногинский район Московской области). Отворачивая от дома, самолёт сорвался с высоты 50-100 метров, опрокинулся и ударился о землю под углом 15-20 градусов, после чего взорвался. А.А. Автономов погиб.

Предположительной причиной катастрофы посчитали выключение мотора из-за прекращения подачи горючего. Первопричина не установлена.

Похоронен на Мемориальном кладбище в посёлке Чкаловский. За испытания новой авиатехники 25.05.1936 полковник А.А. Автономов награждался орденом Красной Звезды.

### ••>> 1965 г. Катастрофа самолёта Ил-18Б, аэропорт Алма-Ата. Ночь, УМП.

Аэропорт Алма-Аты был закрыт из-за видимости ниже минимума. Однако на борту в качестве проверяющего находился один из руководителей Казахского УГА, который настоял на приёме борта в Алма-Ате. Самолёт вылетел из Семипалатинска. Затем экипаж приступил к заходу на посадку ночью, в условиях погоды ниже минимума – низкой облачности с нижней кромкой 40 метров и тумана с видимостью 800 м. Проверяющий находился на месте командира и управлял самолётом, а командир – на месте второго пилота. Во время переговоров с руководителем полётов проверяющий снова настоял на посадке. Выйдя на глиссаду, проверяющий продолжил снижение ниже ВПП без визуального контакта с ВПП. На высоте 70 м самолёт отклонился от глиссады на 50 м вправо. В этот критический момент проверяющий передал управление командиру, самоустранившись от каких-либо действий.

Руководитель полётов никакой помощи также не оказывал. Самолёт перешёл в правое скольжение. В последний момент экипаж попытался уйти на второй круг с высоты 30 м, но самолёт грубо приземлился на заснеженное поле правее ВПП, немного пролетев её торец. Самолёт проскользил по снегу около 1000 м, загорелся и полностью разрушился. Из 104 человек, находившихся на борту, погибло 64.

••>> 1976 г. Катастрофа Ту-124В под Внуковом, в Наро-Фоминском районе Московской области с самолётом авиакомпании Аэрофлот, который пилотировал экипаж из 104-го лётного отряда, состоящий из: командира Игоря Гужева, второго пилота Виталия Сутормина, бортмеханика Владимира Пархомовича и штурмана Ивана Семашко. В салоне работала стюардесса Тамара Ищенко. Всего на борту находились 56 пассажиров, то есть салон был заполнен полностью.

В 10:04:06 Ту-124 оторвался от ВПП аэропорта Внуково и начал набор высоты с курсом 242°. Небо в этот момент было полностью затянуто облаками с нижней границей 150 метров и дул западный ветер 5 м/с.

В 10:04:32 самолёт находился на высоте 200 метров, когда были убраны шасси и закрылки, установлен номинальный режим работы двигателей, а экипаж начал выполнять правый разворот в сторону Опалихи. Об этом экипаж доложил диспетчеру, на что получил команду на набор высоты 1500 метров. Однако подтверждения приёма команды уже не прозвучало. Диспетчер предпринял несколько попыток связаться с рейсом 2003, но они оказались безуспешны.

В начале выполнения правого разворота на высоте около 250 метров при скорости 340 км/ч пилоты увидели, что согласно показаниям авиагоризонтов ПРАВЫЙ крен самолёта начал возрастать. Тогда пилоты начали отклонением штурвалов влево уменьшать его. Ту-124 в этот момент летел в облаках, поэтому пилоты могли руководствоваться лишь показаниями авиагоризонтов, согласно которым правый крен продолжал расти, несмотря на попытки его уменьшить. Через некоторое время сработала сигнализация предельного крена, поэтому пилоты ещё больше стали отклонять штурвалы влево. Неожиданно лайнер вышел из облаков и экипаж тут осознал, что на самом деле самолёт несётся к земле с глубоким ЛЕВЫМ креном. Пилоты попытались вывести самолёт из пике, но малая высота и высокая вертикальная скорость не дали им успеть это сделать.

В 10:05:11, всего через 65 секунд после отрыва от полосы, летящий с курсом 220° Ту-124 на скорости около 550 км/ч и с вертикальной скоростью свыше 50 м/с под углом

20-30° с левым креном около 80° врезался крылом в поле северной деревни Санино. Взорвавшийся при ударе лайнер пронёсся 225 метров и столкнулся с одноэтажным жилым деревянным домом в 5400 метрах от торца ВПП, разрушив его и повредив два соседних. Обломки разбросало по площади 550 на 120 метров. Всего в катастрофе погибли 62 человека: все 5 членов экипажа и 56 пассажиров Ту-124, а также 74-летняя жительница деревни. Ещё один житель деревни получил травмы средней тяжести (ушиб головы).

На момент событий это была крупнейшая катастрофа Ту-124, в настоящее время – вторая (после катастрофы под Кирсановом).

Причиной катастрофы стали нарушения в показаниях авиагоризонтов ПП-1ПМ, которые на момент столкновения с землёй отличались от фактических на 120-134°. Дезориентированный при полёте в облаках, экипаж в 10:04:39 вывел самолёт из правого крена, а через 11 секунд ввёл его в интенсивно увеличившийся левый. Когда левый крен превысил 32°, сработала сигнализация, но экипаж принял её за предупреждение о высоком правом крене. В конечном итоге произошло падение подъёмной силы, и самолёт вошёл в левую спираль, снижаясь с вертикальной скоростью до 50 м/с, а через 12 секунд врезался в землю. По результатам расследования было установлено, что основные электрические системы самолёта работали исправно. Также авиагоризонты при проверке на земле перед потом функционировали нормально. Отклонение показаний началось после взлёта и происходило скачкообразно каждые 5 секунд на 6°. Никаких инструктажей и тренажей по определению отказов авиагоризонтов с экипажем не проводилось. Из-за серьёзного разрушения конструкции и систем самолёта, причина нарушений в работе авиагоризонтов не была установлена.

### **•>> 1987 г. Катастрофа Boeing 707-379C под Абиджаном (Кот-д'Ивуар).**

Экипаж лайнера состоял из 12 человек. На момент происшествия состав лётного экипажа в кабине был следующим:

Командир воздушного судна (КВС) – 38-летний Жулиу Сезар Карнейру Корреа – опытный пилот, имеющий за плечами 11 тысяч часов налёта, в том числе 1198 часов в должности пилота-инструктора Boeing 707.

Второй пилот (2П) – Нэльсон Фигейреду – относительно молодой пилот, в данном полёте фактически был стажёром.

Бортинженер (БИ) – Эужениу Кардозу.



[REDACTED]





Всё это произошло в результате авиакатастрофы, произошедшей в ночь с 31 декабря на 1 января 1999 года в районе города...





06-11-2015 15:00:00



Мемориал жертвам катастрофы самолета Boeing 747-300 авиакомпании «Аэрофлот» в городе Шанхай, Китай, 28 марта 2019 года



Обломки самолета Boeing 747-300 авиакомпании «Аэрофлот» на пляже в городе Шанхай, Китай, 28 марта 2019 года