



АВИАКАТАСТРОФЫ ПОД и НА НОВЫЙ ГОД.

Часть I

(Только для профессионалов)

☐☐☐ **Давайте припомним мировые авиакатастрофы, случившиеся в разное время в разных странах мира под Новогодние праздники...**

30 декабря

••>> **1948 году произошла катастрофа ТС-62 под Минском.** Вскоре после вылета разбился борт компании Аэрофлот.

Предшествующие обстоятельства 4 декабря ТС-62 борт СССР-Л1017 осуществлял посадку в Минском аэропорту, когда при пробеге по ВПП на правом шасси произошёл обрыв заднего узла подкоса. В результате правая стойка шасси сложилась и самолёт упал на правое крыло. Из-за этого серьёзного инцидента у ТС-62 на правом крыле погнуло лопасти винта и произошла деформация щитков, элерона, концевого обтекателя правой консоли, капота и корзины правого маслорадиатора.

Ремонтная бригада прибыла с АРБ-400 и в период с 15 по 21 декабря выполнила ремонт самолёта. При этом бригадир, с целью снижения объёма работ, принял решение не заменять погнутый концевой обтекатель новым, а отремонтировать старый. Для более детального ремонта требовалось перегнать ТС-62 на АРБ-400 в аэропорт Внуково (Москва).

Для перегонки самолёта прибыл экипаж из 15 АТО:

Командир воздушного судна – Герой Советского Союза майор Тимофей Кузьмич Гаврилов;

Второй пилот – Фёдор Мазуров;
Бортмеханик – Николай Крючков;
Бортрадист – Пётр Малинин.

Из-за разных причин вылет задерживался до 30 декабря, при этом облёт самолёта не проводился.

30-го числа в 08:25 директор Минского аэропорта получил штормовое предупреждение, согласно которому с 09:30 и до 13:30 ожидалось понижение облачности ниже 100 метров, а также образование тумана при видимости менее 1000 метров.

Погодный минимум для данного аэропорта был следующий: высота облачности 100 метров при горизонтальной видимости 1000 метров. Однако экипажи вылетевших в 08:30 и 08:45 самолётов доложили, что облачность опустилась уже до 75 метров. После этого командиру экипажа перегоняемого ТС-62 выдали бюллетень погоды, в котором значилась высота облачности 75 метров, а горизонтальная видимость – 2 километра. Таким образом погодный минимум был ниже необходимого, однако в 09:15 борт СССР-Л11017 всё же вылетел из аэропорта с магнитным курсом 300°.

Катастрофа Экипаж доложил о взлёте, после чего на связь уже больше не выходил.

Самолёт выполнил первый разворот и вошёл в облачность. Однако через минуту-полторы, по свидетельствам очевидцев, он вновь вышел из облаков в районе деревни Петровщина, летя при этом с правым креном. ТС-62 опустился и на протяжении 50 метров цеплял землю, после чего приподнялся, пролетел 25 метров, опустился и снова начал цеплять землю на протяжении 30 метров, после опять подлетел, но через 20 метров врезался в землю носом, правым мотором и крылом. Крыло оторвало, но ТС-62 подлетел, развернулся в полёте на 180° и через 100 метров от предыдущего удара вновь врезался в землю и загорелся.

Короче говоря, ТС-62 разбился в 2 километрах к северо-западу (азимут 300°) от аэропорта вылета. Погибли 3 члена экипажа: командир, второй пилот и бортмеханик; бортрадист получил ушибы, но выжил.

Изначально следственная комиссия сделала вывод, что причиной катастрофы стало изменение ремонта работ, в результате чего был установлен старый концевой обтекатель, при этом ремонтная бригада не могла проверить его внутренний набор обтекателя, который мог быть поломан. В общем, по мнению комиссии, произошла деформация концевой обтекателя, в результате чего заклинило элерон на правом крыле.

Однако вскоре ГосНИИ ГВФ провёл испытания, которые обнаружили ошибочность первоначальной версии. Ремонтная бригада поставила на повреждённые места 8 заплат, а испытания обтекателя показали, что ремонт позволял безопасно перегнать самолёт на базу во Внуково. По данным испытаний выяснилось, что элерон зажалось из-за изгиба концевой обтекателя крыла на 10°, при этом сам концевой обтекатель разрушился ещё раньше из-за нагрузки в 1200 килограмм – на 30% выше расчётной. На основании испытаний, ГосНИИ ГВФ сделала вывод: «Причиной катастрофы не могло являться зажатие элерона при деформации концевой обтекателя. Зажатие происходит только при полном разрушении обтекателя. При этом элерон выводится из зажатия при усилии на штурвал 30-40 кг. Разрушение концевой обтекателя в воздухе может быть

только при выходе из строя на 70-80% его силового набора. Осмотренный силовой набор концевой обтекатель самолёта Л-1017 не даёт оснований считать, что он был выпущен в полёт с таким ослаблением...»

Реальная причина катастрофы так и не была установлена.

31 декабря

••>> **В 1961 году под Минеральными Водами произошла катастрофа Ил-18.**

Самолёт выполнял пассажирский рейс из Москвы (Внуково) в Ереван. Однако с 29 по 31 декабря в Кавказском регионе сложились неблагоприятные погодные условия, и многие аэропорты были закрыты. Ереванский аэропорт также был закрыт, поэтому борт 75757 совершил посадку в запасном аэропорту – Тбилиси.

К вечеру 31 декабря открыли аэропорт в Минеральных Водах, поэтому руководство Грузинского управления ГВФ связалось с руководством Армянской отдельной авиагруппы и спросило у них разрешения использовать два армянских Ил-18, простаивающих в Тбилиси, для организации дополнительных рейсов в Минеральные Воды, что могло бы разгрузить тбилисский аэровокзал. Армяне тут же ответили отказом, однако узнав, что ереванский аэропорт в ближайшее время не откроется, были вынуждены согласиться с таким предложением, чтобы не портить отношения с мстителевыми коллегами из Грузии.

Одним из выбранных самолётов и стал борт 75757. Хотя о посадке на дополнительный рейс не сообщалось, пассажиры каким-то чудом об этом узнали и неорганизованной толпой стали набиваться в армянский Ил-18. В таких условиях не вёлся контроль билетов, на борт садились каждый, кто ни захотел, а трап даже пришлось отгонять с ещё стоящими на нём людьми, желающими перед Новым годом набиться в самолёт, чтобы было как в тбилисском трамвае.

Тут после отъезда трапа вдруг выяснилось, что на борт не успели сесть два члена экипажа – бортмеханик и одна из стюардесс, поэтому для них спустили приставную лестницу, по которой в самолёт, отталкивая недостающих членов экипажа, аж бегом забрались ещё с десятков пассажиров!

В 16:55 перегруженный выше всякого Ил-18 наконец вылетел из Тбилиси.

Пилотировал борт экипаж:

Командир воздушного судна – А.Б. Оганесян;

Второй пилот – А.Н. Шабонян;

Штурман – В.Г. Шахбазян;

Бортмеханик Г.Г. Будуров;

Бортрадист – Р.А. Мхитарян; и

Бортрадист-стажёр Г.К. Никогосян.

В салоне работали стюардессы: А.О. Шахатуни, А.М. Проскурина и М.Х. Астатрян.

Всего на борту 84-местного авиалайнера находились 110 пассажиров, причём 26 из них, которым не хватило мест, стояли, сидели или даже лежали в проходах, а некоторые расположились в гардеробе и буфете («Ничего, мы пешком постоим»). И это не только в категорической форме запрещалось правилами полётов по перевозке воздушным транспортом людей, но и было крайне опасно! Самолёт был перегружен в задней части, из-за чего нарушилась задняя центровка, составив 24,5% САХ (превышение на 1%), хотя в графике вылета указана 19% САХ.

До Минеральных Вод Ил-18 долетел без осложнений. К этому времени небо над

аэропортом Минеральные Воды полностью затянуло облаками с нижней границей 120 метров, шёл слабый снег и горизонтальная видимость составляла 2000 метров. После выхода из четвёртого разворота на предпосадочную прямую самолёт был в 20 километрах от аэропорта и отклонился вправо от оси на 800-900 метров. Когда расстояние до полосы сократилось до 8 километров, диспетчер ПРЛ вывел их на посадочный курс, благодаря чему ДПРМ (расположен в 3850 метрах от полосы) самолёт прошёл на глиссаде, с курсом 117° на высоте 250 метров. После этого диспетчер спросил у пилотов, видят ли они огни старта? Ответ был отрицательным, в связи с чем КВС принял решение уходить на второй круг.

При уходе на второй круг Ил-18, не набирая высоту, значительно отклонился вправо. И в 17:58 летящий в темноте с курсом 188° на высоте 90 метров относительно аэропорта самолёт врезался в лесистый склон холма в 3х километрах юго-западнее ВПП. Авиалайнер пронёсся по лесу около 280 метров, затем его развернуло влево и он загорелся.

В катастрофе погибли бортрадист-стажёр (Г. Никогосян), стюардесса (А. Шахатуни) и 30 пассажиров, главным образом «пешком стоявших» в буфете и гардеробе.

Причиной катастрофы стало нарушение работниками Тбилисского аэропорта порядка посадки пассажиров, превышение количества людей в салоне самолёта – что затруднило пилотирование лётчиками лайнера на малых скоростях при уходе на второй круг, а экипажем – требований Инструкции по взаимодействию между членами экипажа при заходе на посадку ночью в СМУ. Пилоты значительно уклонились вправо, оставаясь на высоте 90 метров, из-за чего вскоре самолёт и врезался в холм.

••>> В 1970 году произошла катастрофа Ил-18 под Ленинградом.

Авиалайнер Ил-18В авиакомпании «Аэрофлот», выполнявший рейс SU-3012 по маршруту Ленинград – Ереван, рухнул на землю через несколько секунд после взлёта. Погибли 6 человек, 26 получили ранения. Состав экипажа рейса 3012 (из 279-го лётного отряда «Аэрофлота») был таким:

Командир воздушного судна (КВС) – Левон Барикян;

Второй пилот – Сурен Худавердян;

Штурман – Иван Фатеев;

Бортмеханик – Генрих Тарвердян;

Бортрадист – Оганес Унанян.

В салоне самолёта работали три бортпроводника: Люся Вартамян. Согомон Петросян. Валерий Предин.

Всего на борту самолёта находились 86 человек – 8 членов экипажа и 78 пассажиров.

К 16:33 небо было затянуто тучами с нижней границей всего 120 метров и шёл снег. В 16:33:05 рейсу SU-3012 было дано разрешение занять исполнительный старт. А уже в 16:34:15 экипаж запросил разрешение на взлёт.

В 16:35 со скоростью 250 км/ч самолёт взлетел с ВПП с курсом 99°. По свидетельствам очевидцев, взлёт произошёл с необычно большим углом тангажа, то есть с высоко задранной носом, после чего самолёт начал раскачиваться из стороны в сторону. Пролетев на высоте 30-50 метров около двух с половиной километров, рейс 3012 снизил скорость до 200 км/ч, после чего по-прежнему с высоко поднятым носом и с

небольшим правым креном начал терять высоту. Пролетев 5300 метров, самолёт хвостом врезался в землю в 2190 метрах от торца ВПП и в 290 метрах правее её оси. От удара фюзеляж разломился надвое, после чего кабина пилотов врезалась в землю, а самолёт пробороздил по земле ещё 210 метров. Также от удара оторвалось левое крыло и оба двигателя на правом крыле.

В катастрофе погибли все 6 человек, находившиеся в кабине: оба пилота, штурман, бортмеханик, бортрадист, а также сопровождающий милиционер – майор Министерства внутренних дел Армянской ССР Т.Т. Никогосян.

Ранения получили 23 пассажира и все три бортпроводника.

По данным комиссии, время между занятием исполнительного старта и запросом на взлёт заняло всего 70 секунд, что недостаточно для исполнения контрольной карты обязательных проверок перед взлётом. Спеша домой к новогодним праздникам, экипаж, в нарушение РЛЭ и контрольной карты, допустил целый ряд ошибок: не были включены радиовысотомер, автомат МСРП-12 и противообледенительная система, а также забыли выключить автомат механизма стопорения рулей и главный выключатель запуска двигателей. Но что ещё более важно, экипаж изначально не выпустил закрылки, в результате чего подъёмная сила при взлёте была недостаточной, что и привело к взлёту с большим углом атаки (высокому поднятию носа). Это вкупе с обледенением винтов, повлёкшим снижение силы тяги, привело к быстрому уменьшению скорости, снижению подъёмной силы крыла и падению самолёта.

••>> В 1988 году произошёл инцидент с Ту-134 в Одессе, который при пробеге после посадки выкатился за пределы взлётно-посадочной полосы. Конечно, это – не катастрофа, но мы решили поведать вам об этом лётном происшествии, потому как данный случай уникален во многих отношениях.

Причиной стало грубое нарушение экипажем инструкций, в результате чего авиалайнер произвёл посадку на скорости значительно выше допустимой – 415 км/ч. **НИ ОДИН ПАССАЖИРСКИЙ САМОЛЁТ НИКОГДА НЕ ОСУЩЕСТВЛЯЛ ПОСАДКУ С ТАКОЙ ВЫСОКОЙ СКОРОСТЬЮ!**

Самолёт мастерски промчался по всей длине ВПП, выкатился, раззул несколько колёс на тележках основных шасси, черпанул крылом землю, развернулся и остановился, победно задрал правое крыло. Но что самое странное – на борту самолёта никто не пострадал.

Значение посадочной скорости в 415 км/ч может считаться мировым рекордом в гражданской авиации, так как неизвестно ни одного достоверного случая посадки самолётов при таком её значении. Даже у сверхзвуковых Ту-144 и «Concorde» посадочная скорость составляет 290-330 км/ч.

1 января

••>> В 1976 году произошла авиационная катастрофа пассажирского самолёта Boeing 720-023В ливанской авиакомпании «Middle East Airlines» в результате террористического акта.

Лайнер выполнял международный пассажирский рейс ME438 из Бейрута (Ливан) в Маскат (Оман) с промежуточной посадкой в Дубае (Саудовская Аравия). С 15 членами экипажа и 66 пассажирами (по другим данным, пассажиров было 67) на борту, рейс 438 вылетел из Бейрута. В предрассветных сумерках авиалайнер следовал на эшелоне 370

(11.300 м), когда в 05:30, спустя 1 час 40 минут с момента вылета, в переднем грузовом отделении прогремел взрыв.

Потеряв управление, «Боинг» упал в пустыню в 37 километрах северо-восточнее поселения Эль-Кайсумагуен (входит в состав Хафар-эль-Батина, Восточная провинция), а все на его борту погибли.

По числу жертв эта авиакатастрофа на тот момент занимала первое место, среди произошедших в Саудовской Аравии, в настоящее время – шестое. Также на 2014 год катастрофа рейса 438 занимает первое место в истории авиации Ливана и второе место в истории самолётов Boeing 720 (после катастрофы близ Каира).

По некоторым данным, бомба была подложена в багаж боевиками из Омана, обученным в английской разведке Ми-6. При этом таймер бомбы был установлен с таким расчётом, чтобы бомба взорвалась не во время полёта, а уже после посадки в Маскатском аэропорту, то есть убийство пассажиров не было целью боевиков. Дело в том, что рейс 438 изначально должен был выполнять Boeing 747, но у того обнаружилась техническая неисправность, в связи с чем авиакомпания была вынуждена предоставить для рейса другой самолёт – Boeing 720. Пересадка пассажиров и перегрузка багажа заняли значительное время, поэтому рейс 438 вылетел со значительным отставанием от расписания, в результате чего бомба взорвалась в тот момент, когда лайнер находился ещё в воздухе.

••>> В 1978 году произошла катастрофа в Аравийском море близ города Бомбей с самолётом Boeing 747-237В авиакомпании Air-India.

Боинг выполнял рейс 855 из Бомбея в Дубай. Пилотировал его экипаж во главе с командиром Маданом Кукаром.

В 20:40 самолёт взлетел с ВПП 27 бомбейского аэропорта Сахар и начал набор высоты. На его борту находились 23 члена экипажа и 190 пассажиров.

После пересечения береговой линии и находясь над водой, экипаж начал выполнять плановый правый разворот. После выхода на маршрут самолёт был выпрямлен, но тут командир заметил, что по показаниям его авиагоризонта самолёт всё ещё в правом крене, хотя борт должен был находиться в левом крене. Вероятно, экипаж попытался исправить крен, но авиагоризонт стоял на месте. Тогда командир сказал: «Что случилось с моим прибором?», на что второй пилот заметил: «На моём тоже крен, всё в порядке».



~~Воздушный лайнер Boeing 747-400 авиакомпании Air India, следовавший из Нью-Дели в Лондон, совершил жесткую посадку в аэропорту Нью-Йорка 29 декабря 2011 года. Самолет задел крышей здания терминала и загорелся. В результате инцидента погибли 28 человек, в том числе 25 пассажиров и 3 члена экипажа. Еще 100 человек получили ранения. Причиной катастрофы стало повреждение крыла в результате столкновения с препятствием во время взлета.~~



~~Ссылка на изображение: [https://www.airlinephotos.com/aircraft/boeing-747-200/eastern-airlines/](#)~~

