



В центре внимания всех мировых СМИ остаётся крушение аэробуса А-321 с российскими туристами над Синайским полуостровом (Египет), которое произошло 31 октября. В результате этой авиакатастрофы погибло 224 человека, в том числе 25 детей. Происшествие сразу же заставило вспомнить о террористической угрозе, хотя прямых доказательств взрыва на борту авиалайнера у экспертов пока нет. Самолёт рейса 9268 направлялся из Шарм-эль-Шейха в Санкт-Петербург. В минувшую пятницу, 6 ноября, российское правительство приостановило полёты в Египет — до тех пор, пока безопасность авиационного сообщения не достигнет должного уровня, отметил пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков.

СвободнаяПресса

ЭКСПЕРТЫ СФОРМУЛИРОВАЛИ ТРИ ОСНОВНЫЕ ВЕРСИИ КРУШЕНИЯ AIRBUS A321 АВИАКОМПАНИИ «КОГАЛЫМАВИА»

Катастрофа произошла между 21-й и 22-й минутами полета. За одну минуту высота самолета «провалилась» с 10210 метров до 8649 метров, а скорость упала с 748 км/час до 172 км/час. После этого метка самолета исчезла с диспетчерских радаров.

Основные версии трагедии: усталостная трещина в одном из элементов фюзеляжа (в ноябре 2001 года разбившийся Airbus A321 «приложился» хвостовой частью о взлетную полосу при посадке в аэропорту Каира); неисправный двигатель (в случае разрушения турбины от нее отрываются лопатки, которые могут прошить фюзеляж насквозь и привести к разгерметизации корпуса самолета); теракт (на борту могла взорваться небольшая бомба в багажном отделении).

Пока Следственный комитет России квалифицировал происшедшее как нарушение правил безопасности эксплуатации воздушного транспорта и оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности, повлекших по неосторожности гибель двух и более лиц.

КОММУНИСТЫ ПРЕДЛАГАЮТ РАЗРЕШИТЬ ПРЕДСТАВИТЕЛЯМ РФ ДОСМАТРИВАТЬ САМОЛЁТЫ ЗА РУБЕЖОМ

Соответствующий законопроект внесли в Госдуму депутаты фракции КПРФ, передаёт ТАСС.

Согласно документу, предлагается разрешить участие представителей России в обеспечении безопасности в иностранных аэропортах вплоть до охраны и досмотра самолётов, а также сопровождения воздушных судов.

В случае принятия документа российские силовики смогут непосредственно участвовать в охране воздушных судов на стоянках, а также в предполетном досмотре.

СТАВКА — НА ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ АВИАПРОМ

24 декабря 2014 года в интервью телеканалу «Россия 24» вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин заявил, что дальше невозможно мириться с тем, что 80% рынка дальнемагистральных перевозок занимает иностранная техника. Еще хуже обстоят дела на средне- и ближнемагистральных рейсах. Поэтому планируется значительно увеличить выпуск лайнеров Ту-204 различных модификаций.

Будет восстановлено производство легких пассажирских самолетов Ил-114 (64 пассажира, 1500 км), которые раньше производились на Ташкентском авиазаводе. В 2019 году должно начаться производство гражданской версии военно-транспортного самолета Ил-112 В (44 пассажира, 1500 км). Еще одна перспективная совместная разработка компании «Иркут» и ОКБ Яковлева — среднемагистральный Як-242 (150-230 пассажиров, 5000 км).

Несомненно, будет увеличен объем выпуска широкофюзеляжного Ил-96, способного перевозить 430 пассажиров на расстояния до 12 тыс. километров с максимальным комфортом.

Между тем, аэробусы отечественного производства считаются одними из самых надежных в мире. Пример тому — Ил-86, появившийся у «Аэрофлота» в 1980-м году. Из 106 эксплуатировавшихся самолетов аварии произошли лишь с четырьмя. В трех случаях к этому привели грубейшие ошибки пилотов, еще в одном самолет без пассажиров оказался задет крылом падавшего Боинга-747. С 1993 года эксплуатируется Ил-96 (всего построено 28 машин, 8 из которых обслуживают аппарат президента России, 3 проданы на Кубу, 6 находятся на хранении в «Аэрофлоте», 8 принадлежат другим российским авиакомпаниям). Наряду с этим самолетом в нашей стране по-прежнему эксплуатируются Ту-134, Ту-154, Як-42.



САМЫЕ КРУПНЫЕ АВИАКАТАСТРОФЫ С РОССИЯНАМИ ЗА ПОСЛЕДНИЕ 20 ЛЕТ

170 человек (160 пассажиров и 10 членов экипажа) погибли 22 августа 2006 года в авиакатастрофе под поселком Сухая Балка (Донецкая область, Украина). Самолет Ту-154 авиакомпании «Пулково» выполнял рейс Анапа — Санкт-Петербург. Причиной катастрофы стали неправильные действия экипажа в сложных метеоусловиях, в результате чего самолет свалился в плоский штопор.

145 человек (136 пассажиров, 9 членов экипажа) погибли 3 июля 2001 года при заходе Ту-154 на посадку в аэропорту Иркутска. Самолет авиакомпании «Владивосток-Авиа» выполнял рейс из Владивостока в Екатеринбург. Причиной крушения были признаны ошибочные действия экипажа.

141 человек, включая 11 членов экипажа, погибли 29 августа 1996 года при крушении Ту-154М авиакомпании «Внуковские авиалинии», выполнявшего рейс по маршруту Москва — Лонгйир (Шпицберген). При заходе на посадку самолет врезался в гору Опера в 14,2 км от аэропорта. Причиной катастрофы стала ошибка экипажа.

126 человек (116 пассажиров, 9 членов экипажа и 1 человек на земле) погибли 3 января 1994 года под Иркутском в результате авиакатастрофы Ту-154М авиакомпании «Байкал», совершавшего рейс в Москву. Через 3,5 минуты после взлета у него загорелся один из двигателей. Пилоты развернули лайнер обратно на Иркутск, но он потерял управление и рухнул на молочную ферму. Причиной катастрофы были названы

технические неполадки.

125 человек (120 пассажиров, 5 членов экипажа) погибли в ночь на 9 июля 2006 года при посадке в Иркутске Airbus A310 авиакомпании «Сибирь», следовавшего из Москвы. Самолет выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы, врезался в расположенные неподалеку гаражи и взорвался. Причиной стали ошибочные действия экипажа.

В четырех из пяти этих случаев катастрофа стала следствием ошибки пилотов в сложных полетных условиях, и только в одном — технические неполадки оборудования.