

**Ответ Комиссии по расследованию катастрофы самолета Boeing 737-500 VQ-BBN  
на особое мнение члена Комиссии от Росавиации Студеникина Н.И.**

Рассмотрев особое мнение Студеникина Н.И. Комиссия отмечает следующее.

Студеникин Н.И. принимал участие в работе Комиссии по расследованию на всех этапах расследования, включая полевой этап, и имел полный доступ ко всей имеющейся информации. Студеникин Н.И. являлся членом инженерно-технической подкомиссии, которая завершила свою работу 26.08.2014 года. Инженерно-техническая подкомиссия отказов и неисправностей в работе авиационной техники не выявила. Все члены подкомиссии (включая Студеникина Н.И. и других представителей Росавиации) подписали отчет инженерно-технической подкомиссии без замечаний и особых мнений.

17.04.2015 года, в соответствии с пунктом 2.4.15 Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации №609 от 18 июня 1998 года (далее - ПРАПИ), после ознакомления с проектом Окончательного отчета Комиссии по расследованию, Студеникин Н.И., как и другие члены Комиссии, подписал проект отчета без замечаний и особых мнений (Протокол заседания Комиссии по расследованию №18). Приведенные в Окончательном отчете выводы относительно работоспособности авиационной техники не отличаются от выводов инженерно-технической подкомиссии, подписанных Студеникиным Н.И. без замечаний.

После указанной даты Комиссия по расследованию никаких новых данных, в том числе по работе авиационной техники, не получала. Работа Комиссии по расследованию заключалась в переводе проекта Окончательного отчета на английский язык и его отправке для комментариев государствам, принимавшим участие в расследовании. Текст особого мнения появился только в июне 2015 года, то есть уже после отправки проекта Окончательного отчета для комментариев и спустя полтора месяца после его подписания.

Проанализировав содержание особого мнения, Комиссия расценивает его как оказание на нее давления с целью сокрытия и/или преуменьшения важности тех существенных системных недостатков, имевших место в подготовке и допуске к полетам как пилотов, выполнявших аварийный полет, так и целого ряда других пилотов ГА РФ,

которые в итоге и привели к авиационному происшествию. Данный вывод следует из второго абзаца особого мнения, где признаются имевшие место недостатки в подготовке авиационного персонала, однако безосновательно утверждается, что причинно-следственной связи между указанными недостатками и катастрофой не установлено, хотя в Окончательном отчете аргументированно доказывается обратное.

Учитывая изложенное, Комиссия считает, что особое мнение написано необъективно, с целью защиты ведомственных интересов (Росавиации).

**Примечание:** *По результатам первого этапа проверки (10-21 ноября 2014 года) системы гражданской авиации Российской Федерации в рамках универсальной программы ИКАО по проведению контроля за обеспечением безопасности полетов, аудиторами было отмечено, что в рамках существующей структуры не обеспечивается независимость при расследовании серьезных авиационных инцидентов, проводимых Росавиацией. Комиссия по расследованию отмечает, что беспристрастный и независимый подход не всегда обеспечивается и при участии представителей Росавиации в расследовании авиационных происшествий.*

Анализируя содержание особого мнения Комиссия отмечает, что оно, в основном, повторяет позицию представителей ФАУ «Государственный центр «Безопасность полетов на воздушном транспорте» (далее – ГЦБП ВТ), привлеченных к работе Комиссии по расследованию по запросу руководства Росавиации, и заключается в попытке обосновать наличие неких отказов в системе продольного управления самолетом. При этом высказанные предположения о возможных проявлениях отказов свидетельствуют либо о некомпетентности указанных специалистов в вопросах работы системы продольного управления самолета типа Boeing 737-500, либо о намеренном искажении установленных фактов.

Так, например, на страницах 13-14 особого мнения делается вывод о том, что «при наличии двух рулевых приводов в управлении рулем высоты как таковое дублирование отсутствует», а «заклинивание» золотниковой пары одного из рулевых приводов канала управления рулем высоты приведет к «не пересиливаемому отклонению колонки управления». Несостоятельность подобной позиции неоднократно разъяснялась в ходе работы Комиссии по расследованию. Как указывается в Окончательном отчете (стр. 217), конструкция системы управления такова, что никакое единичное заклинивание

золотниковых пар рулевых приводов не может привести к «не пересиливаемому отклонению колонки штурвала».

Более того, при большинстве вариантов заклинивания золотниковых пар вызвавшая такое заклинивание посторонняя частица будет «срезана» при приложении пилотом усилий к колонке штурвала, при этом на деталях рулевого привода должны остаться характерные следы, чего не было выявлено в ходе проведенных комиссией по расследованию исследований.

Комиссия отмечает, что разъяснения по порядку работы системы двух приводов неоднократно давались в ходе расследования. Еще раз несостоятельность данной версии была разъяснена Студеникину Н.И. 13.08.2015 в ходе рассмотрения Комиссией по расследованию его особого мнения.

В попытке свести причины авиационного происшествия к отказу авиационной техники автор особого мнения пытается одновременно доказать наличие двух независимых и при этом взаимоисключающих друг друга (противоположных с точки зрения признаков проявления) отказов: заклинивание золотниковых пар рулевого привода руля высоты в направлении на пикирование, которое приводит к резкому (скачкообразному) отклонению руля высоты, и медленный (монотонный) увод руля высоты на пикирование, который автор особого мнения связывает с возможным отказом автопилота, хотя на записях бортовых регистраторов объективно зафиксировано, что к моменту начала развития особой ситуации в полете автопилот уже был отключен.

При этом в особом мнении содержатся положения, опровергающие обе версии. Так, автор признает (стр. 3), что изложенные в Окончательном отчете материалы доказывают, что «не было рассоединения проводки и ее вытяжки». Но вытяжка проводки неизбежно должна была бы возникнуть (смотри стр. 216 Окончательного отчета), если бы экипаж прилагал усилия к проводке управления (как это утверждается на стр. 6 и 12 особого мнения) в попытке парировать развивающийся отказ, связанный с уводом руля высоты (по любой причине).

Таким образом, учитывая очевидно необъективный характер и тенденциозность особого мнения, а также отсутствие каких-либо аргументов, подтверждающих высказанные предположения, Комиссия по расследованию считает необходимым содержание Окончательного отчета и выводы оставить без изменения.

В то же время, Комиссия отмечает пренебрежение (или незнание) автором особого мнения положениями основополагающих документов Международной организации гражданской авиации в области расследования авиационных происшествий (Приложения 13 к Конвенции ИКАО и Документа 9756 «Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов») и практики проведения расследований в рамках Приложения 13.

Так, в «вину» Комиссии по расследованию ставится проведение исследования рулевых приводов на лабораторной базе их разработчика в США. Комиссия отмечает, что данная практика находится в полном соответствии с духом и буквой Приложения 13 и Руководства по расследованию ИКАО (Часть 1, Глава 5.7), а также наилучшей практикой проведения расследований. Именно разработчики и изготовители авиационной техники и компонентов в наибольшей степени располагают специальным оборудованием, документацией, квалифицированным персоналом и опытом для проведения подобного рода исследований (указанное касается и проведения моделирования полета). Естественно все работы проводились под контролем членов Комиссии по расследованию и представителя уполномоченного государственного органа США (NTSB). Также согласно международным Стандартам (Приложение 8 к Конвенции ИКАО) именно государство-разработчика отвечает за своевременную разработку и передачу необходимой для сохранения летной годности воздушного судна информации, то есть в первую очередь заинтересовано в поиске и устранении возможных отказов и неисправностей. В подавляющем большинстве случаев, когда Российская Федерация является государством разработчика и/или изготовителя воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие за рубежом, или его агрегатов, исследования авиационной техники проводятся на соответствующих отечественных предприятиях или в научно-исследовательских организациях.

Также на странице 2 особого мнения говорится, что выводы Комиссии по расследованию «специально подогнаны под заранее сформированную версию о **виновности** экипажа». Примененный термин «**виновность**» лишний раз доказывает низкую компетентность автора особого мнения в области технического расследования авиационных происшествий. Согласно параграфу 3.1 Приложения 13 «Единственной целью расследования авиационного происшествия или инцидента является предотвращение авиационных происшествий и инцидентов в будущем. Целью этой деятельности не является установление доли чьей-либо вины или ответственности». Это

же положение содержится на титульном листе Окончательного отчета по результатам расследования.


В заключении особого мнения ставится вопрос о несоответствии самолета типа Boeing 737-500 нормам летной годности АП-25. Данное заявление абсурдно, поскольку в Российской Федерации сертификация данного типа проводилась на соответствие НЛГС-3.

Председатель комиссии

по расследованию авиационного происшествия



Горюнов Б.А.

Ознакомлен 14.08.2015  /Кудряшкин М.И./