

Лайнер «Магадан – Новосибирск» попал в аварийную ситуацию не из-за обледенения

09.12.2021



Пассажирский лайнер Airbus A321neo авиакомпании S7 – он чуть ли не разбился 2 декабря после вылета из Магадана – мог попасть в аварийную ситуацию не из-за некачественной обработки лайнера противообледенительной жидкостью, а из-за неожиданного для экипажа перехода самолета в режим *direct mode*.

Сотрудники Следственного комитета России (СКР) выяснили, что перед вылетом самолет облили специальными жидкостями против замерзания: сначала красным жидким антифризом для удаления льда и снега, а затем – густым зеленым, который предотвращает налипание снега во время руления по полосе и разбега.

Следователям еще выясняют, достаточно ли антифриза вылили на Airbus и соблюдался ли строго регламентированный цикл обработки.

По официальной версии, аварийная ситуация как раз и произошла из-за сильного обледенения. Как установила Росавиация, вскоре после взлета A321neo у самолета «произошел отказ систем воздушных сигналов, что привело к расхождению данных о скорости полета и переходу системы управления в режим минимального функционирования».

Однако источники «Ъ» выяснили, что «отказ системы воздушных сигналов» произошел из-за льда, который появился перед приемниками полного давления, отвечающими за показания скорости. Наледь частично перекрыла набегающий на датчики воздушный поток, из-за чего они исказили показания путевой скорости, передаваемые в бортовой компьютер и кабину пилотов.

«Получив противоречивые данные о параметре полета, бортовой компьютер Airbus стал отключать автоматическое управление самолетом, последовательно переводя его в режим прямого управления *direct mode*. Этот отказ описан в Руководстве по эксплуатации для членов экипажа Airbus», – объяснил источник издания.

В такой ситуации от пилотов требовалось обеспечить самолету прямолинейное движение, а потом изучить рекомендации по устранению возникшей проблемы. Но, по словам эксперта Росавиации, переход системы лайнера в *direct mode* оказался для экипажа большой проблемой.

Кроме того, специалист заявил, что лед – не проблема для Airbus. По его данным, лайнер многократно испытывался при толщине естественного льда на передней поверхности крыла и входных направляющих аппаратах двигателей до двух дюймов и с так называемой имитацией льда до трех дюймов (около 7,5 сантиметров). Они не мешали продолжать движение, а только увеличивали расход

топлива примерно на 30%.

Уточним, что и в документе Росавиации нет информации о критическом обледенении самолета, способном повлиять на его летно-технические характеристики. В S7 отказались комментировать информацию.

В понедельник, 6 декабря, по факту аварийной посадки Airbus 321, СКР возбудил уголовное дело, предусмотренное ч. 1 ст. 238 УК РФ (оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности). Следователи продолжают расследование.