

Мы, нижеподписавшиеся, летный состав, имеющий опыт работы на вертолетах Ми-8 в горной местности, зная как опытейших пилотов Баяндина Алексея Дмитриевича и Пидопригору Владимира Петровича, категорически не согласны с выводами комиссии Межгосударственного авиационного комитета (далее МАК) о причинах авиационного происшествия (далее АП), произошедшего 09.01.2009г.

Располагая фотоматериалами с места АП, окончательным отчетом МАК и Постановлением о прекращении уголовного дела, считаем, что следствие носило заказной характер и имело цель оправдать высокопоставленных чиновников: организатора Косопкина А.С., Белинского Б.И., Капранова Н.В. и организатора на месте Банных А.Н.

Исходя из анализа имеющихся у нас данных, мы считаем, что причиной катастрофы стали выстрелы внутри салона вертолета из неустановленного оружия большой мощности, в результате этого была отстрелена лопасть несущего винта (далее НВ).

Подтверждают это следующие факты:

1. На фото №1 четко видны выходные отверстия, расположенные в верхней части фюзеляжа на расстоянии 1 м. от втулки несущего винта между кабиной и втулкой несущего винта, а также на капоте двигателя ближе к воздухозаборнику в верхней части.
2. Из пяти лопастей четыре искореженные лежат у вертолета, а пятая, будучи оторванной в воздухе до момента столкновения с землей, находится в стороне на значительном расстоянии практически в целом состоянии. См. фото №2, №3. Также на фото №4, №5 виден ровный край оторванной лопасти, находящийся прямо над выходным отверстием в обшивке вертолета. Причем никакие средства объективного контроля (БУР 1-2), установленные на вертолете, не фиксируют повреждения лопастей подобного характера. Необходимы специальные исследования частей вертолета, которые комиссия от МАК не проводила и, возможно, не назначила намеренно.
3. Показания приборов свидетельствуют о потере подъемной силы, так при шаге НВ на верхнем упоре обороты НВ (свободной турбины) должны быть значительно меньше, чем 92,7%. Такие обороты 92,7% могут быть при шаге на верхнем упоре только при отсутствии части лопастей НВ.
4. В результате отстрела лопасти возникло сильное неконтролируемое хаотичное вращение ручки циклического шага, о чем свидетельствует повреждения верхних частей ручек (см.фото№6, №7). Положение тумблера основной гидросистемы "выкл" (см.фото№8) указывает на то, что это вращение было принято экипажем за отказ основной гидросистемы.
5. Комиссия утверждает, что вертолет зацепился рулевым винтом (далее РВ) за склон горы, потерял управляемость, но концевики и окантовка РВ в целом состоянии находятся под вертолетом, а не разбросаны на большом расстоянии (см.фото №9, №10, №11). Характер таких повреждений свидетельствует о том, что разрушения хвостовой балки, концевой балки, РВ и разлом фюзеляжа произошли после падения вертолета на землю.
6. Из показаний свидетеля Колбина М.Д.: "После того, как вертолет начал снижение **командир успел сказать "Что это такое? или Что случилось?"** и затем произошел удар." Кроме того, в материалах уголовного дела в содержании выписки радиопереговоров экипажа указано, что " ... в 06:11:24 (время катастрофы вертолётa) зафиксировано изменение фонового шума, наиболее вероятно **произвели выстрел с наложением начала разрушения конструкции**". Это подтверждает версию о произошедшей на борту внештатной ситуации, а именно о случайном выстреле в салоне вертолета, что и привело к АП. А указанные в отчете МАК отклонения от нормативных документов, которые допустил экипаж, ни в коей мере не явились причиной авиакатастрофы.
- 7 При положениях рычагов управления вертолетом и параметрических приборов, указанных в отчете, которые свидетельствуют о взлетном режиме вертолета, судно снижается с ускорением в течении 5 (пяти) секунд, что невозможно при исправных узлах и системах вертолета.

8. Сразу после катастрофы в СМИ появились интервью выживших пассажира и второго пилота, в которых они утверждали, что у вертолета остановились двигатели или лопасти, но впоследствии показания по каким-то причинам изменились.

В отчете МАК приведена неоднократно повторяющаяся фраза "Пусти", записанная на бортовом магнитофоне, которую комиссия приписывает пилотирующему пилоту и опираясь на это делает вывод о вмешательстве в управление КВС и затруднении выполнения маневра. Мы считаем, что фраза принадлежит бортмеханику Вертею А.В., которому необходимо было занять свое место для отключения двигателей вертолета, о чем свидетельствует положение рычага "стоп-кран" - левый двигатель отключен (см.фото №12). Приборами зафиксированы в момент катастрофы показания оборотов левого двигателя менее 58%, а на правом обороты турбокомпрессора резко возросли до 108% (что подтверждает принудительное отключение одного двигателя). См.фото №13, №14.

В отчете МАК указано, что Специальные испытания и исследования не проводились, также не было отражено выключение левого двигателя, не учтены те факты, что второй пилот якобы не сумел правильно включить маячок, вследствие чего первыми на место происшествия прибыли не спасатели, а заинтересованные лица - брат Банных и другие, а также пропажа одного ружья. Выводы комиссии о причинах АП неубедительны.

Работа комиссии носит преступный характер и проведена для того, чтобы скрыть истинную причину падения вертолета и вывести из-под обвинения высокопоставленных чиновников, участвовавших в охоте и авиационном происшествии. И нам, как людям, всю жизнь посвятившим авиации, обидно, что **в который раз** за российскую историю авиационных катастроф погибшие высококлассные пилоты объявляются виновниками случившегося.

Просим Вас как гаранта Конституции назначить компетентную независимую комиссию по расследованию данного авиационного происшествия с участием пилотов, имеющих опыт работы в горах и на вертолетах данного типа, для восстановления справедливости, а также чести и достоинства пилотов, погибших в горах.

Подписи:

Цыбасов Игорь Вячеславович, заслуженный пилот СССР, пилот 1 класса, Командир вертолета Ми-8. Имеет удостоверение о прохождении курсов по расследованию АП.

Подкорытов Геннадий Прокопьевич, пилот 1 класса. Командир вертолета Ми-8

Трусеев Валерий Михайлович, пилот 1 класса, Командир вертолета Ми-8. Чемпион СССР по вертолетному спорту.

Сафронов Валерий Николаевич, пилот 1 класса, Командир вертолета Ми-8.

Пименов Алексей Петрович, пилот 1 класса, Командир вертолета Ми-8. Чемпион мира по самолетному спорту.

Мосиенков Юрий Дмитриевич, инженер-испытатель вертолетного завода №401 НАРЗ г.Новосибирска.

Кителев Юрий Иванович, пилот 1 класса, Командир вертолета Ми-8

Красавин Петр Николаевич, бортмеханик 1 класса вертолета Ми-8

Басаргин Николай Савельевич, пилот 1 класса, командир вертолета Ми-8

Давыденко Олег Эдуардович, пилот 1 класса, командир вертолётa Ми-8.

Югов Олег Юрьевич, бортмеханик 1 класса вертолета Ми-8

Нерезов Валерий Александрович, пилот 1 класса, командир вертолётa Ми-8

Зазулин Юрий Алексеевич, бортмеханик 1 класса вертолета Ми-8

Бузмаков Александр Васильевич, пилот 1 класса, командир вертолётa Ми-8

Авдеев Евгений Михайлович, пилот 1 класса, командир вертолётa Ми-8

Колесник Николай Алексеевич, пилот 1 класса, командир вертолётa Ми-8

Чирков Валерий Борисович, пилот 1 класса, командир вертолётa Ми-8

Лебедев Геннадий Георгиевич, пилот 1 класса, командир вертолётa Ми-8

Махеров Александр Витальевич, пилот 1 класса, командир вертолётa Ми-8

Кильдышев Геннадий Васильевич, пилот 1 класса, командир вертолётa Ми-8

Черников Сергей Александрович, бортмеханик 1 класса вертолета Ми-8.