



---

*125993, Москва, А-167, ГСП-3, Ленинградский проспект, д. 37, к.1, Росавиация, офис 106  
e-mail: [pls-cpar@mail.ru](mailto:pls-cpar@mail.ru), <http://www.cockpit.ru>,  
Office 106, Leningradskij Prosp., 37-1, Rosaviacija, Moscow, A-167, 125993, Russia*

Исх. ПЛС – 3.1/37  
от 04 июня 2019 г.

**Президенту  
Российской Федерации**

**В.В. Путину**

**Уважаемый Владимир Владимирович!**

Обращаюсь к Вам в связи с окончанием расследования по катастрофе SSJ-100 авиакомпании Аэрофлот, произошедшей 5 мая 2019 г. в аэропорту Шереметьево.

В соответствии с Приложением 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции о международной гражданской авиации (далее – Приложение 13) и Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утверждёнными Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 года № 609 (далее - ПРАПИ), согласно п. 2.7.15 ПРАПИ и международной практикой, утверждать и публиковать Окончательный отчет до получения всех отчетов по результатам исследований не разрешается.

По данным председателя комиссии по расследованию авиационного происшествия с самолетом RRJ-95 RA-89098 ПАО «Аэрофлот» (далее - комиссия), произошедшего 5 мая 2019 года в аэропорту Шереметьево (г. Москва, РФ), Международный авиационный комитет (МАК) информирует, что не закончены следующие назначенные комиссией исследования:

- блоков противопожарной защиты (FPC). Исследования будут проведены на базе предприятия-изготовителя Curtiss-Wright (Santa Clarita / г. Санта-Кларита, США) после снятия ограничительных мер, связанных с пандемией коронавируса;

- физики возникновения и распространения пожара после приземления ВС. Исследования проводятся Санкт-Петербургским университетом Государственной противопожарной службы;
- оценка последовательности разрушения конструкции самолета, в первую очередь шасси и крыла в месте расположения топливных баков, а также определение фактических характеристик предохранительных штифтов (слабых звеньев) мест крепления стоек шасси и их соответствия заложенным при проектировании требованиям. Данная оценка будет проведена комиссией после получения результатов работ по моделированию (оценке) нагрузок, действовавших на элементы шасси, которое выполняется поставщиком системы шасси (Safran LS, Франция) и до настоящего времени не завершено.

Выдвинутое обвинение в адрес командира корабля Евдокимова Д.А., основано на допущенных им ошибках при воздействии на рулевые поверхности воздушного судна, что по мнению следствия является причиной авиакатастрофы, связанной с его недостаточной летной подготовкой. Но пилотов, эксплуатирующих данный тип воздушного судна, не поставили в известность, что именно нарушил КВС Евдокимов Д.А., чтобы исключить подобные ошибки в будущем при эксплуатации SSJ-100. Проведенное расследование должно было выявить недостатки подготовки командира воздушного судна и срочно довести эти недостатки до руководства отрасли и руководства авиакомпаний, эксплуатирующих данный вид воздушного судна для того, чтобы оперативно изменить программы подготовки пилотов.

Лётный и инженерный состав эксплуатантов самолета SSJ-100 не получил никакой информации о влиянии на самолет атмосферного электричества, которое оставило множественные следы от его поражающего воздействия, о чем свидетельствуют факты в предварительном отчете МАК, о техническом состоянии систем, самолетного оборудования и фактических алгоритмов работы компьютерного комплекса после попадания разрядов молнии в воздушное судно, о конструкции шасси, разрушающей при жестких посадках топливные баки (третий случай).

Без проведения необходимого количества экспертиз и анализа отказов в работе систем и самолётного оборудования, вынесение какого-либо решения суда в настоящий момент является преждевременным, не отвечающим принципам справедливости и объективности, не позволяющим эксплуатантам и производителю данного воздушного судна составить четкую картину происшедшего и выработать необходимые рекомендации по совершенствованию работы самолётных систем и методик подготовки летного состава. Такой подход к расследованию авиационного происшествия может привести к повторению катастрофы по причинам, не выявленным в результате расследования. Что на прямую влияет на безопасность полётов, жизнь и здоровье пассажиров, а также на

дальнейшее совершенствование и повышение степени надёжности первого Российского гражданского самолёта.

Считаем, что несправедливо судить пилота, которого обвиняют в тяжком преступлении – гибели 41 человека, не исследовав все возможные причины авиационного происшествия.

В этой связи, мы просим Вас, уважаемый Владимир Владимирович, как гаранта Конституции Российской Федерации, взять под свой личный контроль дальнейшее расследование данного авиационного происшествия, чтобы оно было рассмотрено всесторонне и объективно, и послужило улучшению состояния безопасности полетов в Российской Федерации, а также содействовать рассмотрению данного уголовного дела в составе суда присяжных.

Президент,  
Член РТК,  
Пилот А-330

*с уважением*



М.Ю. Бойчук