

Brief von mehreren Mi 8 – Piloten an

- Dmitrij Medwedew, Staatspräsident
- Premierminister Vladimir Putin
- den Vorsitzenden der Kommission der Gesellschaftskammer für gesellschaftliche Kontrolle der Handlungen der Rechtsschutzorganen Anatolij Kutscherjona
- den Menschenrechtsbeauftragten der Russischen Föderation, Vladimir Lukin
- sowie an die Hauptverwaltung der russischen Bundesagentur für Sicherheit

vom 14. September 2011

Wir, die Unterzeichneten, das Luftfahrtpersonal, das Erfahrungen mit Flügen von Hubschraubern des Typs Mi-8 in Gebirgsgegenden gemacht hat, und die BAYANDIN, Alexej Dmitrijevitsch, sowie Pidoprigora Vladimir PETROWITSCH als sehr erfahrene Piloten kennen, sind ausdrücklich mit den Schlüssen der Kommission des Zwischenstaatlichen Luftfahrtkomitees (im folgenden: MAK) über die Ursachen des Flugunfalls vom 9. Januar 2009 nicht einverstanden.

Wir verfügen über Fotomaterialien der Unfallstelle, den Endbericht des MAK und den Beschluß über die Einstellung des Kriminalfalls und sind der Meinung, dass es sich um eine Auftragsermittlung gehandelt hat – mit dem Ziel, die hochrangigen Beamten zu rehabilitieren: die Organisatoren A.S. KOSOPKIN, B. I. BELINSKIJ, N. V. KAPRANOV sowie den Organisator vor Ort, A. N. BANNYCH.

Aufgrund der Analyse der Daten, die wir besitzen, denken wir, dass es Schüsse aus einem verbotenen überschweren Gewehr innerhalb des Fluggastraums waren, die die Katastrophe verursachten. Dies hat dann dazu geführt, dass ein Schraubenflügel des Hauptdrehflügels (im folgenden: HD) zerschossen wurde.

**Dies wird durch folgenden Tatsachen bestätigt:**

1. Auf dem Foto Nr. 1 sind die Austrittslöcher im oberen Teil des Rumpfes in einem Abstand von 1 Meter von der Hauptdrehflügelnahe zwischen dem Arbeitsraum und der Hauptdrehflügelnahe sowie auf der Motorhaube näher zum Luftansaugrohr im oberen Teil.
2. Vier von fünf Schraubenflügeln sind beschädigt und liegen neben dem Hubschrauber und der fünfte, da er in der Luft vor dem Moment der Bodenberührung abgerissen wurde, befindet sich in beträchtlichen Abstand dazu in fast unbeschädigtem Zustand. Schauen Sie auf die Fotos Nr. 2, 3.

Ausserdem kann man auf den Fotos Nr. 4, 5 den geraden Rand vom abgerissenen Schraubenflügel sehen, der sich direkt über dem Austrittsloch im Hubschrauberbeschlag befindet. Die bisherigen Untersuchungen (BYP 1-2) nehmen die Schraubenflügelschädigungen dieser Art nicht auf. **Fachliche Untersuchungen** dieser Teile vom Hubschrauber sind notwendig, die von der Kommission von MAK aber **nicht durchgeführt und vielleicht absichtlich nicht angesetzt wurden.**

3. Geräteanzeigen deuten auf den Verlust der Auftriebskraft hin. So muss die Drehzahl Umdrehung des Hauptdrehflügels (freie Turbine) bei der Rotorsteigung hochstehend viel weniger als 92,7% sein. Solche Drehzahlen wie 92,7% können bei der Rotorsteigung hochstehend **nur** bei teilweise fehlenden Schraubenflügeln des HDs sein.

4. Infolge des Abschusses des Schraubenflügels entstand eine starke unkontrollierbare chaotische Rotation des periodischen Steigungsteuerungsknüppels, worauf die Schädigungen des oberen Teiles der Knüppel hindeuten (vgl. Fotos Nr.6, 7). Die Stellung des Schalters des Haupthydraulikkreises „aus“ (schauen Sie auf das Foto Nr. 8) deutet darauf hin, dass diese Rotation für die Bordmannschaft als Haupthydraulikkreisversagen galt.

5. Die Kommission behauptet, der Hilfsrotor des Hubschraubers sei an der Bergkante hängegeblieben und habe die Steuerung verloren. Aber die Endstücke und der Kantenschutz des Hilfsrotors im unbeschädigten Zustand liegen unter dem Hubschrauber, sie sind nicht auf einem großen Abstand zerstreut (Fotos Nr. 9, 10, 11). Der Charakter der Schäden weist darauf hin, dass der Zerfall des Hinterbalkens, des Endbalkens, des Hilfsrotors und der Bruch des Rumpfes erst nach dem Sturz des Hubschraubers geschahen.

6. Nach dem Augenzeugenbericht von M.D. KOLBIN: „Nachdem der Hubschrauber das mit dem Absinken begann, hat der Kommandeur gesagt ‚Was ist das? Oder was ist passiert?’ und dann passierte ein Schlag“. Außerdem steht in der Kriminalakte im Inhalt des Auszugs der Funkgespräche der Bordmannschaft, dass „... um 06:11:24 (zum Zeitpunkt des Absturzes) eine Veränderung des Umgebungsgeräusches wahrgenommen wurde. Es ist möglich, dass ein Schuss den Anfang des Konstruktionszerfalls ausgelöst hat“. Es bestätigt die Version über die geschehende außerplanmäßige Situation und zwar über einen unabsichtlichen Schuss im Flugraum des Hubschraubers, was auch zum Flugunfall geführt hat. Und die im Bericht von der MAK erwähnten Abweichungen von den normativen Dokumenten, die von der Bordmannschaft zugelassen worden seien, waren in Wirklichkeit nicht die Ursachen der Katastrophe.

7. Die im Bericht erwähnte Lage des Steuerknüppels sowie die Lage der Scheinlotanzeige deutet auf den Auftrieb des Helicopters hin, das Fluggerät ging aber innerhalb von 5 fünf Sekunden nieder, was jedoch bei funktionierenden Instrumenten und Systemen des Hubschraubers **unmöglich** ist..

8. Sofort nach der Katastrophe erschienen in den Medien die Interviews von den überlebenden Fluggästen und des zweiten Piloten. Darin behaupteten sie, die Triebwerke oder Schraubenflügel des Hubschraubers hätten gehalten. Aber danach haben sie die Angaben verändert.

Im MAK Bericht wurde eine mehrmals wiederholte Bemerkung „Pusti (lass es los)“ erwähnt, die vom Bordtonbandgerät aufgenommen wurde und die die Kommission dem Ersten Pilot zuschreibt. Aufgrund dessen wird eine Einmischung in die Steuerung des Kommandeurs vermutet. Wir denken, dass die obige Bemerkung vom Bordmechaniker A. W. VERTEJ stammt, der seinen Platz verlassen musste um die Triebwerke des Hubschraubers auszuschalten, worauf die Lage des Notbremseknüppels hindeutet: Das linke Triebwerk ist abgeschaltet (sieh das Foto Nr.12). Die Anzeigergeräte haben im Moment der Katastrophe Umdrehungen des linken Triebwerks von weniger als 58% fixiert, am rechten Triebwerk steigerten sich die Umdrehungen des Turbokompressor auf 108% (was die Zwangsabschaltung von einem Triebwerk bestätigt). Siehe Fotos Nr. 13, 14.

Im Bericht der MAK wird erwähnt, dass fachliche Tests und Untersuchungen nicht durchgeführt wurden sowie die Abschaltung des linken Triebwerks nicht widerspiegelt wird. Auch wurden folgende Tatsachen nicht berücksichtigt, dass der zweite Pilot angeblich nicht richtig die Signalleuchte anschalten konnte, weswegen die Rettungsmanschaften, darunter der Bruder von BANNYCH erst spät den Unfallort finden konnten. Außerdem wurde der Verlust eines Gewehrs nicht berücksichtigt. Die Schlussfolgerungen der Kommission über die Ursachen des Unfalls sind nicht überzeugend.

Die Arbeit der Kommission sehen wir als ein Verbrechen an. Sie wurde durchgeführt, um die wirkliche Ursache des Hubschrauberabsturzes geheim zu halten und die hochrangigen Beamten von den Anschuldigung zu befreien, die an der Jagd teilnahmen. Und uns als Menschen, die ihr ganzes Leben der Luftfahrt widmeten, kränkt die Tatsache, dass die dabei ums Leben gekommenen hochkarätigen Piloten mal wieder in die Geschichte der Flugunfälle in Russland als die an dem Unfall Schuldigen erklärt werden.

Wir bitten Sie als den Garanten der Verfassung eine kompetente unabhängige Kommission für die Untersuchung dieses Flugunfalls mit der Beteiligung der Piloten anzusetzen, die Erfahrungen in ihrer Arbeit auch in Gebirgen und mit den Hubschraubern dieses Typs gemacht haben, um Gerechtigkeit sowie die Ehre und die Würde der Piloten wiederherzustellen.

#### **Unterschriften:**

Zybasov Igor Wjatscheslawowitsch, verdienter Pilot der USSR der ersten Klasse, Kommandeur eines Hubschraubers Mi-8. Hat ein Zeugnis über die Teilnahme an den Kursen zur Ermittlung verschiedener Flugunfälle.

Podkorytov Gennadij Prokopjewitsch, Pilot der ersten Klasse, Kommandeur eines Hubschraubers Mi-8.

Truseev Walerij Michajlowitsch, Pilot der ersten Klasse, Kommandeur eines Hubschraubers Mi-8. Meister der UdSSR in Hubschraubersport.

Safronov Walerij Nikolajewitsch, Pilot der ersten Klasse, Kommandeur eines Hubschraubers Mi-8.

Pimenov Alexej Petrowitsch, Pilot der ersten Klasse, Kommandeur eines Hubschraubers Mi-8. Weltmeister in Flugzeugsport.

Mosijenkow Jurij Dmitrijewitsch, Versuchingeneur eines Hubschrauberwerkes Nr. 401 NARS der Stadt Novosibirsk.

Kitelev Jurij Ivanovitsch, Pilot der ersten Klasse, Kommandeur eines Hubschraubers Mi-8.

Krasavin Petr Nikolajewitsch, Bordmechaniker der ersten Klasse eines Hubschraubers Mi-8.

Basargin Nikolaj Saveljevitsch, Pilot der ersten Klasse, Kommandeur eines Hubschraubers Mi-8.

Davydenko Oleg Eduardowitsch, Pilot der ersten Klasse, Kommandeur eines Hubschraubers Mi-8.

Jugow Oleg Jurjevitsch, Bordmechaniker der ersten Klasse eines Hubschraubers Mi-8.

Neresow Valerij Alexandrovitsch, Pilot der ersten Klasse, Kommandeur eines Hubschraubers Mi-8.

Sasulin Jurij Alexeevitsch, Bordmechaniker der ersten Klasse eines Hubschraubers Mi-8.

Buzmakov Alexandr Vasiljevitsch, Pilot der ersten Klasse, Kommandeur eines Hubschraubers Mi-8.

Avdejew Jevgenij Michajlovitsch, Pilot der ersten Klasse, Kommandeur eines Hubschraubers Mi-8.

Kolesnik Nikolaj Alexejevitsch, Pilot der ersten Klasse, Kommandeur eines Hubschraubers Mi-8.

Tschirkov Valerij Borisovitsch, Pilot der ersten Klasse, Kommandeur eines Hubschraubers Mi-8.

Lebedev Gennadij Deorgijevitsch, Pilot der ersten Klasse, Kommandeur eines Hubschraubers Mi-8.

Macherov Alexandr Vitaljevitsch, Pilot der ersten Klasse, Kommandeur eines Hubschraubers Mi-8.

Kildyshev Gennadij Vassiljevitsch, Pilot der ersten Klasse, Kommandeur eines Hubschraubers Mi-8.

Tschernikov Sergej Alexandrovitsch, Bordmechaniker der ersten Klasse eines Hubschraubers Mi-8.