

Планёр Гимли — Lurkmore

Планёр Гимли — самый что ни на есть здоровый пассажирский Боинг 767—233 AC143 маршрута Монреаль-Оттава-Эдмонтон, который 23 июля 1983 года из-за [довления](#) многочисленных просчётов и косяков оказался на большой высоте без работающих двигателей и приборов, но смог не без участия шибко грамотных людей в кабине превозмочь и попасть вместо списка [авиакатастроф](#) в список инцидентов.

Фэйл первый, технический

Загрузка топлива в 767-й происходит под управлением специального компьютера, известного как [FQIS](#), который управляет всеми топливными насосами и измерительными датчиками самолёта. Заправщики и команда, в общем-то, ничего не должны (да и не могут) сделать, кроме как подключить шланги и дать механизму набрать необходимое количество топлива. В FQIS используется полное дублирование — каждая часть рассчитывает объём топлива независимо. Если одна отказывает, то уровень топлива всё равно показывается, но по инструкции перед вылетом его необходимо перепроверять вручную. Если обе не работают, самолёт считается неисправным и вылет запрещается — максимальная [защита от дурака](#) в действии.

Из-за того, что в других 767-х в FQIS были обнаружены несоответствия, Боинг выпустил техническое распоряжение проверить все самолёты. Техник в Эдмонтоне в процессе проверки [СЛУЧАЙНО](#) один канал FQIS на 143-м и отключил его, чтобы тот не портил картину. В день инцидента инженер в Эдмонтоне предупредил пилота о проблеме, проверив уровень топлива самолёчно. Ничто ещё не предвещало беды, но система показывала данные уже с одного (рабочего) канала FQIS.

Фэйл второй, человеческий

В Монреале команда сменилась, и пилот предупредил новый экипаж — капитана Пирсона и второго пилота Квинтала, о проблеме, да ещё и с чего-то добавил, что самолёт так летает целый день. А Пирсон утром плохо помыл уши и услышал, что FQIS вообще не работает — попросил техников проверить, а те включили второй канал (тот самый, который навернули в Эдмонтоне), а потом тупо забыли выключить. В итоге FQIS получил разные данные с двух каналов и действительно отключился, а пришедшие Пирсон и Квинтал увидели в кабине именно то, что и ожидали — начисто отключенный показатель уровня топлива. По инструкции это означало запрет вылета, но на новом борту (767-ые появились только в 1981-м, а эта модель вообще летала только пару месяцев как) эта инструкция была ещё в процессе разработки, и капитан предпочёл подписанное техниками разрешение вопреки прямому запрету мануала.

Фэйл третий, математико-метеорологический

С 1970-го года Канада понемножку переходила с имперской системы мер на метрическую. Процесс этот протекал медленно и печально, но на 767-х уже использовались человеческие килограммы и метры. А вот почти на всех остальных все ещё были фунты и галлоны. В итоге при расчёте необходимого объёма топлива (при исходных данных — температуре и уровне топлива в баке, измеренном линейкой) вместо плотности в *килограмм на литр* взяли величины *фунт на галлон*, и из необходимых двадцати тысяч литров влили всего неполные пять тысяч.

Результат

В итоге на высоте 12,5 км над лесом около Онтарио левый двигатель взял и отключился. Экипаж [связался с землёй](#) и взял курс на Виннипег, уверенный в том, что их ждёт неприятная посадка на одном двигателе. Пока они пытались перезапустить левый двигатель, за ним последовал правый, а до кучи отключилась и вся электроника (она в таких самолётах питается от двигателей), в том числе и индикатор вертикальной скорости. Резервный генератор (воздушная турбина) не давал достаточного тока для приборов, да ещё и работал дополнительным воздушным тормозом. На магнитофоне сохранилась запись голоса Пирсона: «Oh fuck». В этот прекрасный момент он осознал, что лайнер превратился в замечательный 132-тонный кусок [люминия](#), движущийся исключительно по инерции.

КВС начал медленно вести самолёт к земле (благо опыт полётов на планёрах у него имелся), второй пилот в это время начал судорожно курить аварийную инструкцию, но как ни странно, раздел о посадке самолёта с отказавшими двигателями в ней полностью отсутствовал.



Лайнер приветствует людей



Хорошо видно разделительный барьер

Немного приноровившись к управлению, КВС приказал второму пилоту вычислить расстояние, которое самолёт сможет пролететь, а фактически — смогут ли они дотянуть до Виннипега. Расчёты, ввиду отказавших приборов, были сложны, но работал резервный механический высотомер, а пройденное расстояние сообщал диспетчер на основании данных радара. Результаты расчётов были печальны: лайнер снизился на 1,5 км, пролетев всего 18,5 км, что явно не давало возможности долететь до места назначения.

В этот момент второй пилот вспомнил, что поблизости находится авиабаза Гимли, на которой он в своё время служил. КВС принял решение плюнуть лайнер там. О том, что база уже давно закрыта, а взлётно-посадочная полоса стала излюбленным местом развлечения местных **стритрейсеров**, экипаж, разумеется, не знал. На осевой линии полосы был поставлен мощный разделительный барьер, а самое главное — в это время там проводились очередные гонки, огни от которых отлично высвечивали ВПП.

В надвигающихся сумерках зрители и гонщики на трассе увидели быстро снижающийся на них самолёт. Самые умные в панике бросились врассыпную, а **слоупоки** остались стоять на посадочной полосе в ожидании **чуда**.

А у лайнера были проблемы поважнее: мало того, что его скорость была куда выше необходимой при посадке, но и высота была явно больше нужной, из-за чего он норовил банально перелететь полосу, естественно, без шансов зайти на второй круг. По счастью в КВС проснулся внутренний планерист, и он предпринял абсолютно нетипичный для гражданских судов манёвр — скольжение на крыло. Это когда в одном иллюминаторе земля, в противоположном небо, а между ними пассажиры срут кирпичами. Манёвр и вес набранных шлакоблоков позволили снизить скорость и зайти на полосу в нужное место с нужной скоростью, окончательно добив хрупкие мозги зрителей — мало того, что не пойми откуда вынырнул летящий на них бегемот с крыльями, так ещё и его положение в воздухе не очень-то располагает к посадке. Тем не менее в последний момент самолёт всё-таки развернулся, смог коснуться полосы и начать торможение о ВПП — сначала шасси, а потом и носом, так как передняя стойка шасси не смогла полностью выйти, не зафиксировалась в замке и сложилась вскоре после касания полосы. Раздирающий кузов разделительный барьер между гоночными треками сработал отличным тормозом — жаль, одноразовым.



Трапы что-то крутоваты

При посадке лайнер не задел ни одного человека из оставшихся на полосе, остановившись в 30 метрах от ближайших слоупоков. После приземления в носовой части самолёта начался пожар и всех пассажиров попросили сваливать через аварийный трап в хвосте лайнера. Что характерно, при посадке никто из пассажиров не пострадал, но 10 человек получили травмы при спуске по аварийному трапу, так как хвостовая часть была задрана кверху и угол наклона трапа оказался слишком острым — люди съезжали по нему на большой скорости носом прямо в асфальт.

Пожар на самолёте был потушен автолюбителями с помощью обычных автомобильных огнетушителей. **Happy end.**

Жизнь после

После посадки авиакомпания «Air Canada» отправила группу механиков на место происшествия, дабы поставить самолёт на крыло. Рабочие со всеми инструментами загрузились в микроавтобус, а на полпути у них **кончился бензин**, так что они долго искали, где бы в лесу урвать горючки. Сам ремонт на аэродроме Гимли занял всего два дня и самолёт своим ходом улетел на основную базу для капитального ремонта, который обошёлся в сравнительно небольшую для такой машины сумму в 1 млн канадских (он же американских) долларов. После чего лайнер вернулся в строй и эксплуатировался аж до января 2008 года.

<https://www.youtube.com/watch?v=Bct1mWUp8to>

Авторская программа об инциденте на зарубежном ТВ

Как ни странно, главные герои (КВС и второй пилот) не были удостоены никаких наград. Второй пилот Квинтал в 1989-м году сдал экзамен на КВС и летал на многих самолётах, и, **как уверяют**, даже водил тот самый лайнер после ремонта. Капитан Пирсон в 1993-м вышел на пенсию и залёг на дно.

См. также

[Посадка Ту-124 на Неву](#)

Ссылки по теме

-  [Краткое описание события от vadim-proskurin](#)^{/178253}
-  [Краткое описание события лурчанкой от dwarfdoc](#)^{/674270}





Авиация

11 сентября Bf.109 De Havilland Comet Do a Barrel Roll Eyjafjallajökull F-117 F-19
 Junkers Ju 87 Macross УН-1 Ураган War Thunder Аббревиатуры имени Медокса
 Авиакатастрофа Авиакатастрофа/Классификация авиакатастроф Авианосец Авиасиммер
 Ан-225 Аэрофлотовская курица Бермудский треугольник Взлетит или не взлетит?
 Взрывающийся вертолёт Гагарин Генеральный Чернявски Джетпак Дирижабль Киров
 Закон Мерфи Ил-2 Штурмовик Истребитель пятого поколения Ка-50 Камикадзе Карлсон
 Качиньский Квадрокоптер Корейский Боинг Кравчучка Крайний Кукурузник Культ карго
 Лётчик Ли Си Цын Леваневский Летающие коровы Летун космический Марш авиаторов
 Ми-24 Мирный советский трактор Молитва Шепарда Муха Нестор НЛ-10 НЛО Олег Т.
 Параплан Парашют Планёр Гимли Поделки из бумаги Полет Пауэрса
 Посадка Ту-124 на Неву Суигинто Суперджет Сырно Ту-154 Ту-160 Чёрные вертолёт
 Шмель летать не должен



Транспорт

Автобусники Метрофанаты Транспортные фанаты Транспортные фанаты/Интернет 3605 Au
 Au/Конференция Auto.ru Chery Daewoo Lanos Daewoo Matiz De Havilland Comet
 Harley-Davidson Hummer Hyosung Lada Kalina M4 Marussia Multi-Track Drifting
 Renault Logan Ru auto Subaru Top Gear Tr Tucker VIP-атрибуты Ё-мобиль Авиасиммер
 Автобус Автобус 410 Автобус ЛАЗ АвтоВАЗ Автожур Автомобилист Автомобильные номера
 Автосервис Автосрачи Автостоп Автошкола Андрей Рыбакин Ара-тюнинг Байкер БелАЗ
 Биокатализатор топлива Болашенко Бросить лом в унитаз поезда Бумер Ведро компрессии
 Велосипедист Взрывы в метро ВЛ85 Волга Газель Газенваген Гелендваген ГИБДД
 Грузовик «Урал» Дальнобойщики Дачник День жестянщика Детская железная дорога
 Дороги России Железнодорожные маньяки Железнодорожный симмер Женщина за рулем
 Живой щит Запорожец Зарубежный автопром Зацепинг Как в дорогах иномарках КамАЗ
 Коктейль Лужкова Кола Бельды Колхида Колхозник Конструктор Кравчучка КрАЗ
 Красинец Красномордый Кукурузник МАЗ Маршрутка Метод Кочки Метро
 Метро на МКАД Метро-2 Метро/В этой стране Метробабки МКАД Мое место парковки
 Монорельс Монорельсовый кот Москвич Москвич/АЗЛК Москвич/Ижевский завод
 Мотороллер Мотоцикл «Урал» Навител Нива

w:Планёр Гимли en:w:Gimli Glider