План  
Введение   
**1 Катастрофа**  
**2 Начальное расследование   
2.1 Восстановление обломков  
2.2 Данные речевого и параметрического бортовых самописцев  
2.3 Свидетели  
2.4 Последовательность событий**  
  
**Список литературы**

Введение

Рейс 800 авиакомпании Trans World Airlines был плановым международным пассажирским рейсом из Международного аэропорта имени Джона Кеннеди (Нью-Йорке, США) в Международный аэропорт имени Леонардо да Винчи (Рим, Италия) с промежуточной посадкой в Международном аэропорту имени Шарля де Голля (Париж, Франция). 17 июля 1996 года около 20:31 EDT (18 июля 00:31 UTC), самолёт Boeing 747—131 (бортовой номер N93119), летевший по маршруту, взорвался в воздухе и упал в Атлантический океан около East Moriches, штат Нью-Йорк. Все 230 человек, находившихся на борту (два пилота, два бортинженера, 14 бортпроводников, 212 пассажиров), погибли, а самолет был разрушен[1]. Это произошло через 12 минут после вылета самолёта из Нью-Йорка.

Пока эксперты из National Transportation Safety Board (NTSB) добирались на место катастрофы, прибыв туда на следующий день, много предположений было сделано о том, что взрыв является террористическим актом[2][3]. В свете этого Федеральное бюро расследований (ФБР) начало параллельное расследование аварии. 18 ноября 1997 года было объявлено, что не найдено никаких доказательств преступного деяния, и NTSB продолжило расследование в одиночку[4].

Расследование NTSB закончилось принятием окончательного отчёта 23 августа 2000 года. В нём было заключено, что вероятной причиной катастрофы было[1]:

Однако в альтернативных версиях предполагается, что самолёт мог быть сбит ракетой Военно-морских сил США или террориста, или же взорваться в результате срабатывания бомбы на борту[5][6][7]. Во время расследования эксперты NTSB принимали во внимание вероятность того, что бомба или ракета привели к несчастному случаю, но[8]

1. Катастрофа

В день катастрофы самолёт вылетел из Афин (Греция) как рейс 881 авиакомпании TWA и прибыл в JFK около 16:38. По прибытию в аэропорт, экипаж сменился другим, а самолёт был заправлен. Капитаном нового экипажа в тот день был Стивен Снайдер (англ. *Steven Snyder*) опытный пилот с налётом более 6000 часов[9].

Рейс 800 авиакомпании TWA предполагался к вылету из JFK в CDG около 19:00, но самолёт был задержан на чуть больше часа из-за неполадок наземного оборудования и неправильной загрузки багажа[10]. После того, как подтвердили, что багаж соответствует владельцу, экипаж корабля приготовился к вылету, и самолёт покинул выход около 20:02[9].

Данные, записанные на бортовые самописцы показывают нормальный взлет из JFK около 20:19[11][12]. Рейс 800 вскоре получил серию указаний о наборе высоты и изменении курса по мере того как он набирал крейсерскую высоту[13]. Последняя радиосвязь с самолётом состоялась в 20:30, когда экипаж получил и подтвердил указание от бостонского центра управления воздушным движением о наборе высоты в 15000 футов[13]. Рейс 800 был в процессе набора высоты в тот момент, когда оба самописца прекратили запись в 20:31:12.[11][12] В это же самое время самолет был последний раз зафиксирован радаром Федеральной администрации по авиации, расположенным в Тревосе, штат Пенсильвания[9].

В 20:31:50 капитан Boeing 737 авиакомпании Eastwind Airlines первым доложил бостонскому центру управления воздушным движением, что он «видел здесь взрыв, впереди нас… около 16,000 футов или что-то около того, он просто упал вниз в воду»[13]. В это же время многие диспетчерские пункты в Нью-Йорке и на Лонг-Айленде получили доклады о взрыве от других пилотов в этом районе[13]. Другие свидетели на земле или в океане позже подтвердили, что они видели и/или слышали взрывы, сопровождаемые облаком пламени над океаном, а также наблюдали обломки, некоторые из которых горели, падая в воду[9]. Около одной трети свидетелей показали, что они видели светящуюся полосу, движущуюся вверх в небо к точке, где появился огненный шар[9].

Отдельные лица в гражданских, военных и полицейских суднах добрались до места катастрофы и начали поиск людей спустя минуты после падения самолёта в воду. Они не нашли выживших[9].

Члены семей жертв рейса 800, эксперты, представители прессы и сотрудники TWA собрались в отеле Ramada Inn в аэропорту JFK. [14]

Свeдeния о погибших

2. Начальное расследование

2.1. Восстановление обломков

Поисковая операция и восстановление были проведены федеральными агентствами, агентствами штата и местными агентствами, а также их подрядными организациями[15]. Приоритетным направлением был поиск людей и опознание жертв; затем — восстановление обломков[9]. Телеуправляемые аппараты, гидролокаторы, и лазерные сканеры были использованы для поиска и исследования обломков под водой[15]. Жертвы и обломки были подняты аквалангистами и телеуправляемыми аппаратами, позже были использованы траулеры для поднятия обломков, застрявших в дне океана[15]. Многочисленным аквалангистам потребовалась помощь из-за кессонной болезни[16].

По мере обнаружения и исследования обломков, было выделено три основные зоны. Желтая зона, красная зона зеленая зона (см. рисунок) содержали обломки из носовой части, центральной и хвостовой части самолёта соответственно[9]. Красная зона была наиболее распростёртой и главным образом содержала останки фюзеляжа.

2.2. Данные речевого и параметрического бортовых самописцев

На речевом самописце не было обнаружено ничего необычного до 20:29:15, когда капитан сказал[17]:

В 20:30:15 самописец зафиксировал указание бостонского центра управления воздушным движением рейсу 800 о наборе и поддержании высоты 15000 футов, сопровождаемое приказом капитана «набор высоты» и подтверждением указания. В 20:30:35 борт-инженер сказал, что необходимая мощность установлена[17]. В 20:30:42 самописец записал звук механического движения в кабине самолёта, в 20:31:03 — неразборчивое слово, и в 20:31:05 звук похожий на «разрушение записывающей ленты». Запись неожиданно закончилась в 20:31:12. Спектральный анализ звука выявил два необычных звука в последнюю секунду записи на канале капитанского микрофона, где был записан короткий 400 Гц звук (электрическая система самолета работает на частоте 400 Гц)[18] Другие электрические фоновые шумы, записанные на этом канале, прекратились во время двух кратковременных событий за 0,73 и 0,68 секунды до конца плёнки. Остальные каналы речевого самописца были записаны без необычных звуков[19]. Последней записью на всех каналах речевого самописца был очень короткий и громкий звук за 0,117 до конца плёнки. Запись прекратилась в 20:31:12 из-за отсутствия электричества, в то же самое время, когда радар последний раз зафиксировал самолёт[19].

Громкий звук в конце записи самописца рейса 800 был сравнен с похожими шумами, на самописцах других Boing-747 (Pan Am 103 и Air India 182), которые были разрушены в результате срабатывания бомбы в переднем грузовом отсеке.

Расшифрованные данные параметрического самописца, характерные для нормального полета самолёта с набором высоты, неожиданно прерваны из-за прекращения подачи электрического напряжения[20].

2.3. Свидетели

Допрос свидетелей катастрофы рейса TWA 800 был проведен ФБР; NTSB было указано не допрашивать или не проводить повторных допросов во избежание сложностей с прокурорским надзором[21]. Допросы не были записаны в аудио-формате, вместо этого агенты ФБР, которые проводили допросы, делали письменный отчёт с кратким изложением беседы[21]. Свидетели не могли просмотреть и исправить такие отчёты[21].

2.4. Последовательность событий

Тщательный анализ распределения обломков, найденных повреждений, следов сажи и возгорания, — всё это внесло вклад в понимание последовательности событий во время крушения самолёта. В начале катастрофы не было пожара, он возник в результате разрушения конструкции самолёта и топливных баков[22].

Ссылки

* Секунды до катастрофы:Рейс TWA-800.
* Рейс TWA-800. Альтернативные расследования причин катастрофы

Список литературы:

1. National Transportation Safety Board. «Aircraft Accident Report: In-flight Breakup Over the Atlantic Ocean Trans World Airlines Flight 800 (abstract)». *NTSB Aircraft Accident Report*.
2. *Fedarko, K* Who wishes us ill?. TIME Magazine (July 29, 1996).
3. *Negroni C, Holliman J, The Associated Press* Bomb still leading theory in TWA crash. CNN (August 1, 1996).
4. *Tyre P, The Associated Press, Reuters* FBI concludes no criminal evidence in TWA 800 crash. CNN (November 18, 1997).
5. *whatreallyhappened.com* TWA Flight 800: Charles Basset and the Red Residue. whatreallyhappened.com.
6. *Donaldson RE* Association of Retired Airline Professionals: The Flight 800 Investigation. Association of Retired Airline Professionals.
7. *Flight 800 Independent Researchers Organization* Flight 800 Independent Researchers Organization (FIRO). Flight 800 Independent Researchers Organization.
8. National Transportation Safety Board. «Aircraft Accident Report: In-flight Breakup Over the Atlantic Ocean Trans World Airlines Flight 800». *NTSB AAR-00/03 Final Report*: 257–8.
9. National Transportation Safety Board. «Aircraft Accident Report: In-flight Breakup Over the Atlantic Ocean Trans World Airlines Flight 800». *NTSB AAR-00/03 Final Report*.
10. National Transportation Safety Board. «Operational Group Chairman's Factual Report». *NTSB Operational Group Chairman's Factual Report*.
11. National Transportation Safety Board. «Flight Data Recorder Group Chairman's Factual Report». *NTSB Operational Group Chairman's Factual Report*.
12. National Transportation Safety Board. «Cockpit Voice Recorder Group Chairman's Factual Report». *NTSB Operational Group Chairman's Factual Report*.
13. National Transportation Safety Board. «Air Traffic Control Group Chairman's Factual Report». *NTSB Operational Group Chairman's Factual Report*.
14. Gray L (1997). «After the Crash»: 3.
15. National Transportation Safety Board. «Aircraft Accident Report: In-flight Breakup Over the Atlantic Ocean Trans World Airlines Flight 800 Appendixes». *NTSB AAR-00/03 Final Report*: Appendixes.
16. Leffler CT, White JC (1997). «Recompression treatments during the recovery of TWA Flight 800». *Undersea Hyperb Med* **24** (4): 301–8. PMID 9444061.
17. National Transportation Safety Board. «Aircraft Accident Report: In-flight Breakup Over the Atlantic Ocean Trans World Airlines Flight 800». *NTSB AAR-00/03 Final Report*: 2.
18. Operational Factors Factual Report, National Transportation Safety Board
19. National Transportation Safety Board. «Aircraft Accident Report: In-flight Breakup Over the Atlantic Ocean Trans World Airlines Flight 800». *NTSB AAR-00/03 Final Report*: 3.
20. National Transportation Safety Board. «Aircraft Accident Report: In-flight Breakup Over the Atlantic Ocean Trans World Airlines Flight 800». *NTSB AAR-00/03 Final Report*: 62.
21. National Transportation Safety Board. «Witnesses Group Chairman's Factual Report». *NTSB Chairman's Factual Report*.
22. National Transportation Safety Board. «Aircraft Accident Report: In-flight Breakup Over the Atlantic Ocean Trans World Airlines Flight 800». *NTSB AAR-00/03 Final Report*: Section 2.2.

Источник: http://ru.wikipedia.org/wiki/Катастрофа\_рейса\_800\_авиакомпании\_Trans\_World\_Airlines