

Загадок с катастрофой президентского самолета становится все больше

По данным анонимного источника, расследование причин крушения самолета польского президента может проходить под политическим давлением, что способно помешать нормальному ходу следствия. Это связано с политическим аспектом данного инцидента, заявляет источник. Речь идет о трагической гибели президента на территории зарубежного государства.

Президентский самолет не был застрахован, а это значит, что семьи погибших в рамках гражданских процессов могут предъявить виновнику трагедии иски на многие миллионы долларов.

Такая ситуация еще больше усугубляется тем фактом, что польский президент направлялся в Россию на памятную церемонию, посвященную массовым убийствам Советами во времена Второй мировой войны в Катыни польских офицеров. Бывший президент Польши Александр Квасьневский назвал Катынь "проклятым местом". Кое-кто даже называет авиакатастрофу польского самолета, в которой погиб президент и десятки политических, военных и религиозных руководителей, Катыню №2.

Если следствие установит, что причиной катастрофы является ошибка авиадиспетчера или неисправность навигационного оборудования в российском аэропорту, то это может нанести ущерб польско-российским отношениям, которые и без того долгие годы были далеко не нормальными, говорит источник.

Вопросы

В польских СМИ распространили фотографию, на которой видно, как сотрудники российского аэропорта меняют лампы на огнях приближения смоленского аэродрома под наблюдением военного офицера в форме. Это заставило польского прокурора, руководящего следствием, потребовать разъяснений от российского коллеги.

"Вопрос должен стоять так: эти работы были запланированы заранее, или такое решение было принято после катастрофы", говорит бывший следователь из Национального комитета по вопросам безопасности на транспорте Грег Филлипс (Greg Phillips), занимавшийся расследованиями катастроф.

За четыре дня до аварии самолеты российского премьер-министра Владимира Путина и польского премьер-министра Дональда Туска благополучно сели на той же самой взлетно-посадочной полосе в Смоленске. По неподтвержденным данным, служба безопасности премьер-министра Путина перед посадкой его самолета установила на аэродроме дополнительную навигационную систему MMLS (мобильная система посадки на сверхвысоких частотах). А когда визит был завершен, эту систему свернули. В Польше такое разоблачение вызвало новые слухи и предположения по поводу катастрофы.

Российские органы, проводящие расследование, пока не ответили, соответствует ли данное сообщение действительности. Не ответили они и на другой вопрос: если такое навигационное оборудование действительно было развернуто, почему оно не было задействовано для посадки президентского самолета?

Кому принадлежат черные ящики?

Как сообщила самая крупная и весьма самоуверенная польская газета Rzeczpospolita, генеральный прокурор Польши Анджей Серемет (Andrzej Seremet) заявил, что польские следователи получают от российских властей "расшифровки записей самописцев в кабине, но не сами самописцы".

Это вызвало удивление у некоторых американских экспертов в области авиации.

По правилам расследования авиакатастроф, включенных в приложения 6 и 13 к Чикагской конвенции ИКАО (которую подписали Польша и Россия), польская следственная бригада должна непосредственно участвовать в процессе анализа содержания записей черных ящиков.

Грег Филлипс согласен с тем, что польские следователи после расследования должны получить черные ящики и обломки самолета, потому что это собственность польского правительства, являющегося владельцем машины.

Однако Филлипс признает, что непонятно, можно ли применять правила ИКАО по гражданским самолетам в отношении президентского самолета, которым управляли летчики польских ВВС.

Летающий гроб

Президент Польши летал на самолете Ту-154 российского производства, имеющего отвратительные показатели безопасности (40 аварий с 1970 года). Польские журналисты прозвали его "летающим гробом". А американские пилоты называют этот самолет "Бесшабашным". По данным журнала Ascend, с Ту-154 катастрофы происходят в одном случае на 431200 полетов, в то время как у Boeing 737 одна катастрофа приходится на 2,68 миллиона полетов.

Вопрос о модернизации парка правительственной авиации поднимался в Польше с начала 90-х годов, но по разным причинам его так и не решили.

В 2007 году он приобрел политическое звучание, когда премьер-министр Дональд Туск предложил VIP-персонам из польского правительства летать коммерческими рейсами, что соответствовало настроениям в обществе. В 2007 году польская версия журнала Newsweek провела опрос, в результате которого выяснилось следующее: большинство поляков считало, что представители государственной власти должны летать коммерческими авиалайнерами.

В феврале 2008 года, во время политического противостояния в стране премьер-министр Дональд Туск отправился с официальным визитом в Вашингтон на борту коммерческого польского самолета компании LOT.

"С самолетом проблем не было"

Первые сообщения о катастрофе польского самолета с президентом на борту указывают на то, что борт PLF 101 пытался совершить посадку в густом тумане, когда натолкнулся на какой-то объект в 1000 метрах от ВПП, а затем срезал верхушки деревьев, перевернулся и упал в лесу. В результате все 96 человек, находившиеся на борту, погибли мгновенно.

По словам бывшего следователя Грега Филлипса, никаких указаний на неисправность самолета нет. Ту-154 хорошо известен среди пилотов прочностью своей конструкции, что увеличивает шансы на выживание при аварийной посадке.

Машина долетела до аэропорта безо всяких проблем, не было ни сигналов тревоги, ни сообщений об аварийных ситуациях. А это говорит о том, что неисправностей на борту, скорее всего, не было, заявляет Филлипс.

Загадка с катастрофой президентского самолета усиливается еще и в связи с тем, что он был оснащен системой безопасности TAWS, которая предупреждает пилотов, когда они слишком близко подлетают к земле.

Если данная система работала нормально, то это будет первая катастрофа самолета с приборами TAWS на борту за всю историю авиации, говорит консультант по вопросам безопасности и бывший следователь по катастрофам Джон Кокс (John M. Cox).

Фотографии с места аварии показывают, что шасси машины в момент катастрофы были выпущены. Это говорит о том, что самолет выполнял заход на посадку, но находился примерно в тысяче метров от той точки, где должен был находиться. Система TAWS должна была выдать предупреждение. Непонятно, почему экипаж его проигнорировал, отмечает Кокс.

Работоспособность системы TAWS можно определить при помощи анализа полетных данных с микрочипа, установленного в этой системе. А сделать это может только изготовитель TAWS компания Universal Avionics Systems of Tucson. Ее руководство отказалось от комментариев, объяснив это предстоящим расследованием. Однако эксперты считают, что в системе могло не быть топографических карт района смоленского аэропорта, возможно, по той причине, что это военный аэропорт, ставший гражданским всего за шесть месяцев до катастрофы.

Польско-российская дилемма

По словам Грега Филлипса, проанализировавшего эту авиакатастрофу, летчик самолета, пытаясь посадить машину в условиях плохой видимости, мог совершить пробный заход на посадку, чтобы осмотреться. В основе своей эта посадка осуществляется по приборам вплоть до того момента, когда пилот может продолжить ее, ориентируясь визуально.

Летчики считают такой пробный заход очень опасным маневром. Федеральное управление гражданской авиации запрещает его всем операторам коммерческих авиалиний во всех гражданских аэропортах США.

Однако ветеран крупной авиакомпании и летчик авиации общего назначения Джон Кокс отмечает, что пилоты польского борта №1 знали о недостатках смоленского аэропорта, и снижаясь в условиях плохой видимости, могли использовать заход на посадку без применения средств точного захода, что для президентских самолетов разрешается.

Главное при этом следить за высотомером, чтобы тот не опустился ниже отметки минимальной высоты снижения до того, как самолет войдет в зону видимости полосы, говорит Кокс.

Эксперты соглашаются, что это трудный маневр, часто заканчивающийся аварией.

В похожих обстоятельствах самолет BAЕ-J3201 Jetstream, принадлежавший компании Corporate Airlines, 19 октября 2004 года ударился о деревья и упал неподалеку от ВПП регионального аэропорта Миссури Кирксвилл во время ночного захода на посадку без применения средств точного захода.

Грег Филлипс указывает и на другой важный вопрос, возникающий в связи с полетом PLF 101. Почему летчики три раза пролетели над аэродромом, и что произошло на борту самолета в момент, когда они решили садиться во что бы то ни стало?

"Мне кажется, что ключ к разгадке причин, повлекших за собой крушение борта №1 польских ВВС, состоит в следующем. Надо установить, имел ли летчик, решивший сделать пробный заход с целью осмотра, разрешение на этот рискованный маневр при посадке, - говорит Грег Филлипс, - такое разрешение имеет отношение не только к самому пилоту и командиру президентского самолета, но и к администрации подведомственного аэропорта в Смоленске, который при таких погодных условиях надо было закрыть".

Макс Колонко (Max Kolonko)
"Huffington Post", США

Автор: Артур Скальский © inoСМИ.Ru РАССЛЕДОВАНИЯ, РОССИЯ 👁 6580 29.04.2010, 09:40 📌 347
URL: <https://babr24.com/?ADE=85437> Bytes: 9335 / 9271 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Артур
Скальский.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: @bur24_link_bot

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: @irk24_link_bot

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: @kras24_link_bot

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: @nsk24_link_bot

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: @tomsk24_link_bot

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: @babrobot_bot

эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)