Неопознанный голос:

Опубликована расшифровка черных ящиков польского Ту-154, разбившегося под Смоленском

Стенограмма разговоров в кабине самолета президента Польши Леха Качиньского, обнародованная на прошлой неделе, вызвала у специалистов много вопросов. Newsweek опросил авиаэкспертов и узнал, какие фрагменты кажутся им наиболее странными. Об ошибке наземных служб не может быть и речи. Эксперты предположили, что во время посадки в кабине пилотов находились двое посторонних. Один из них, возможно, шеф дипломатического протокола Мариуш Казана, второй — главком ВВС Анджей Бласик.

Комментаторы: Президент КАА «Безопасность полетов» **Валерий Шелковников.** Председатель профсоюза летного состава России **Мирослав Бойчук**. Публицист и специалист по катастрофам **Сергей Переслегин.** Эксперт по безопасности полетов, пожелавший остаться неизвестным.

10:03:12 Штурман (*неразборчиво*): – За большую воду...
10:03:17 Штурман (*неразборчиво*): – Командир сказал.
10:03:20 Второй пилот (*неразборчиво*): – За большую воду...
10:03:22 Второй пилот (*неразборчиво*): – За большую воду на четырехзвездочного генерала.
10:03:30 Второй пилот: – И теперь он так (*нецензурно*), так как ему надо еще налетать 40 часов.

«Экипаж еще до входа в воздушное пространство Белоруссии обсуждал посторонние вещи. А это ведь особо важный рейс, борт номер один, который летит на военный аэродром. И погода очень непростая. Надо готовиться к чрезвычайно сложной посадке. В гражданской авиации существует понятие "стерильной" кабины пилотов. В начале выполнения захода на посадку любые разговоры, не относящиеся непосредственно к выполнению данного полета, должны быть прекращены. Они же продолжались в данном случае практически до неудавшейся посадки. То, что это был военный борт, не меняет сути — экипажу любого рейса отвлекаться на таком сложном этапе полета, как заход на посадку и посадка, нельзя», — **Шелковников.**

10:24:49 [на связь с командиром самолета Качиньского выходит **экипаж другого лайнера,** находящегося неподалеку] – Мы приветствуем тебя сердечно! Ты знаешь, в общих чертах здесь полный... [летчик использует нецензурное выражение]. Видно метров 400 приблизительно, и по нашему вкусу высота нижней кромки облаков меньше 50 метров, значительно.
10:25:01 Командир: – Спасибо, ну если возможно, попробуем подход, но если не будет погоды, тогда отойдем на второй круг.

«Судя по разговору, экипаж считает посадку чрезвычайно важной при любых обстоятельствах. Например, судя по фразе "если все будет плохо, уйдем на второй круг", пилоты отдают себе отчет в том, что условия посадки сложные, но рискнуть им для чего-то надо. Пилоты сознательно пошли на избыточный риск, и им просто не повезло. На 1-2 метра не повезло. Они недооценили опасность», — **Переслегин.**
«Предыдущий борт информировал ТУ-154 — говорил, что на посадке "сложно будет". А они далеко не рядовые пилоты и сложности обычно не преувеличивают», — **Шелковников.**

10:25:12 Диспетчер: – I-0-I, после контрольного захода у вас топлива хватит на запасной?
10:25:18 Командир: – Хватит. ...Разрешите снижение, пожалуйста.
[убедившись, что у самолета есть запас горючего, диспетчер все же разрешает заход на посадку]

«К диспетчеру вопросов нет. Он информирует экипаж, но запретить посадку не может», — **Бойчук.**

10:26:17 Командир: – Господин директор [вероятно, обращается к директору дипломатического протокола Мариушу Казане], появился туман. В данный момент в тех условиях, какие есть, мы не можем сесть. Попробуем подойти, сделаем один заход, но скорее всего ничего из этого не получится.

«Наличие посторонних лиц в кабине во время посадки не является нарушением правил для военных самолетов», — **Бойчук.**

10:26:43 Неопознанный голос [скорее всего – директор дипломатического протокола МИДа Мариуш Казана]: – Значит, у нас проблема.

«Очень странная фраза. У пилота не должно быть таких проблем. Здесь можно наблюдать психологическое давление на экипаж, выведение КВС (командира воздушного судна) из состояния равновесия», — **эксперт по безопасности полетов.**
«Если КВС поддается психологическому давлению, то он потенциальный смертник», — **Бойчук.**

10:26:44 Командир: – Можем полчаса повисеть и улететь на запасной.
10:26:47 Неопознанный голос: – Какой запасной?

«Такой вопрос мог задать лишь человек, не имеющий отношения к авиации. Возможно, какая-то шишка от Качиньского. Вероятно, в кабине находилось минимум

«У нас проблема»

два посторонних человека — один из них, как позже станет ясно из расшифровки, имел отношение к авиации, другой — нет», — **эксперт по безопасности полетов.**

10:26:48 Командир: – Витебск или Минск.
[Самолет продолжает снижаться для выполнения захода на посадку]

10:34:21 Командир: – Автомат.
10:34:22 Бортинженер: – И автомат включен.
10:34:44 Неопознанный голос: – Шасси.

«Эти слова обычно произносит человек, сидящий в кресле второго пилота. Именно он выпускает шасси на посадке. Можно предположить с 50-процентной вероятностью, что место в кресле второго пилота занял главком ВВС», — **эксперт по безопасности полетов.**

10:34:56 Диспетчер: – 500 метров, на военном аэропорту посадку осуществляли?
10:35:02 Командир: – Да, конечно.

«Диспетчер все делал правильно. Он поинтересовался, сможет ли экипаж совершить посадку на военном аэродроме. И, получив положительный ответ, продолжил работать, постоянно информируя о положении самолета в пространстве по посадочному локатору», — **Шелковников.**

10:35:19 Командир: – Выполняем третий, польский 101.
[Лайнер начинает выполнять третий (предпоследний) разворот перед заходом на посадку. Стандартная схема подхода к аэродрому подразумевает четыре таких разворота]
10:35:22 Диспетчер: – Польский 101, и от 100 метров быть готовым к уходу на второй круг.
10:35:29 Командир: – Так точно.
10:35:41 Бортинженер: – И кран шасси в нейтраль, пожалуйста.
10:37:01 Командир: – Закрылки.
10:37:23 Командир: – И выполняем четвертый [разворот], польский 101.
10:37:26 Диспетчер: – 101, выполняйте четвертый.
[Самолет выполняет завершающий маневр перед заходом на посадку]
10:38:00 Неопознанный голос: – Он взбесится, если еще... [дальше неразборчиво. Возможно, речь идет о Лехе Качиньском, который очень спешит]

«Он взбесится» — эта фраза могла психологически добить экипаж». — **Эксперт по безопасности полетов.**
«Настораживает фраза постороннего лица в кабине: "Он взбесится". Понятно, о ком идет речь. Ее можно понять как попытку оказать давление на экипаж. КВС почему-то ни слова не сказал в ответ на эту фразу. Может, побоялся? Он просто продолжил снижение, до последнего надеясь увидеть полосу», — **Шелковников.**

10:38:20 Штурман: – Полмили у нас еще осталось.
[Экипаж начинает проверять готовность лайнера к посадке]

10:40:39 Автоматический речевой информатор: – TERRAIN AHEAD. TERRAIN AHEAD. [Земля близко – англ.]
10:40:42 Штурман: – 100.

«На аэродроме Смоленск минимум погоды: 100 метров высота облаков, 1000 метров видимость. 100 метров — это высота принятия решения (ВПР). То есть если пилот на этой высоте не увидел полосу, надо уходить на второй круг», — **Шелковников.**

10:40:42 [Автоматическая система рекомендует летчикам немедленно начать набирать высоту]
Автоматический речевой информатор: – PULL UP, PULL UP. [Уходите выше – англ.]
10:40:49 Второй пилот: – В норме.

«По непонятной причине пилоты несколько раз проигнорировали сигналы системы предупреждения об опасности столкновения с землей», — **Шелковников.**

10:40:49 Автоматический речевой информатор: – PULL UP, PULL UP.
10:40:50 Штурман: – 80.
10:40:50 Второй пилот: – Уходим.
10:40:51 Автоматический речевой информатор: – PULL UP, PULL UP.
10:40:51 Штурман: – 60.
10:40:52 Штурман: – 50.
10:40:52,4 Диспетчер: – Горизонт 101!

«Крик диспетчера "Горизонт 101!" означает, что надо было немедленно прекратить снижение. Но экипаж, не реагируя на команду диспетчера, продолжил снижение», — **Шелковников.**

10:40:53 Штурман: – 40.
10:40:53 Автоматический речевой информатор: – PULL UP, PULL UP.
10:40:54,5 Штурман: – 30.
10:40:54,7 Диспетчер: – Контроль высоты, горизонт.
10:40:55,2 Штурман: – 20.
10:40:56,6 Автоматический речевой информатор: – PULL UP, PULL UP.
10:40:59,3 [Шум от столкновения с лесным массивом]
10:41:00,3 [Ругань второго пилота]
10:41:00,5 Автоматический речевой информатор: – PULL UP, PULL UP.
10:40:02 Диспетчер: – Уход на второй круг!
10:40:02,7 [Крик, нецензурно]

«Формально можно сказать, что катастрофа — вина КВС, который вовремя не ушел на второй круг. Но авиационные расследователи определяют причины происшествия, но никогда не устанавливают чью-либо вину. По моему мнению, расследование должны продолжить психологи. Экипаж погиб. Но живы авиаторы элитного правительственного авиаполка. И они-то ответят психологам, почему командир поступил так, а не иначе. Есть еще один момент: если иностранный самолет садится на российский военный аэродром, значит, по требованию Воздушного кодекса РФ на борту должен быть российский штурман-лидировщик. В данном случае эти требования соблюдены не были», — **Шелковников.** N