

Катастрофа в Смоленске. Пилоты могли оказаться «заложниками VIP-пассажиров»

Командиру экипажа президентского борта капитану Аркадию Протасюку, когда тот вел лайнер еще над Белоруссией, в связи с густым туманом над смоленским аэродромом было предложено совершить посадку на резервном аэродроме – в Витебске, Минске или Москве во Внуково. Однако тот отказался, сказав, что попробует совершить посадку, а если не удастся – уйдет на запасной аэродром. Как отмечает газета «Коммерсантъ», Протасюк считался опытным пилотом и давно служил в президентском летном отряде.



В лаборатории МАК в Москве в присутствии польской стороны были вскрыты «черные ящики» разбившегося самолета и началась расшифровка записей. Информация бортовых самописцев и должна окончательно ответить на вопрос, что же стало причиной авиакатастрофы. Но уже сейчас все эксперты сходятся во мнении – виноват экипаж, пишет «Московский Комсомолец». Такое единодушное встречается крайне редко. Еще реже независимые специалисты говорят о вине летчиков, отмечает издание. Версия, что пилоты действовали на свой страх и риск, находит подтверждение и в следующем факте. Перед польским бортом №1 на аэродром заходили два самолета – «Як-40» с журналистами успешно сел, а следовавший затем военный «Ил-76» после двух попыток

запросил посадку во «Внуково». И это при том, что самолетом управлял летчик, хорошо знакомый с местностью. В Следственном комитете при прокуратуре (СКП) РФ исключают, что крушение президентского самолета было вызвано технической неисправностью лайнера. Такие выводы можно сделать из расшифровки записей разговоров пилота и диспетчером, заявил накануне глава СКП Александр Бастрыкин. О технических аспектах, которые могли привести к крушению лайнера, рассказали эксперты. «На военном аэродроме стоит посадочная система «Катет». Разница между военной системой и гражданской состоит в следующем. Глиссадные маяки «Катета» стоят до полосы примерно за 50 метров.

То есть ты выходишь над ними, выравниваешься, и только потом начинается полоса. На гражданском же аэродроме маяки стоят от начала в глубину полосы на 400 метров, то есть выравнивание происходит над полосой. Это – первое обстоятельство. Второе заключается в том, что на большинстве гражданских аэродромов, а уж тем более таких, куда садится президент, есть световое поле, на которое ты и садишься. Плюс там еще стоят фонари на осевой линии. Естественно, на борту «Ту-154» есть система «Катет». Можешь включить ее, и она приведет тебя к началу полосы, а не на полосу. Дальше ты ищешь световое поле, которого скорее всего на военном аэродроме нет. Видимо, на полосе, как и положено, были включены боковые ограничительные огни. Следовательно, была некоторая трудность в поиске земли, тем более при низкой видимости из-за тумана. То, что экипаж начал «искать землю», – это к гадалке не ходи. Теперь что касается ситуации в воздухе. При обычной на глиссаде вертикальной скорости снижения где-то 3-3,5 м/с «Ту-154» с низко расположенным крылом выходит на полосу,

и у него даже не надо трогать штурвал – он великолепно садится. Ну, может, чуть жестче, чем когда помогаешь штурвалом. Он упирается на воздушную подушку, она меняет его аэродинамику, самолет приподнимает нос и опускается на полосу. Я сам это неоднократно испытывал. Но так происходит, если ты подходишь к полосе стандартной вертикальной скоростью. А когда у тебя 5 м/с и более, то эффект воздушной подушки не работает. Нужно сажать самолет штурвалом. Они упали за 300 м до полосы. Следовательно, «искали землю» и допустили вертикальную скорость более 5 м/с. На такой скорости уникальная особенность «Ту-154» не срабатывает. Но то, что самолет развалился на такое большое количество обломков и все погибло, говорит о том, что вертикальная скорость при посадке. Такая скорость бывает при исправлении ошибок. Например, если находишься выше полосы, выше глиссады, и тогда создаешь большую вертикальную скорость, чтобы выйти на глиссаду и нормально приземлиться. Не надо было этого делать. Ну, идешь ты выше глиссады – и ладно: с перелетом сядешь, прижмешь тормоза и все. На таких больших самолетах, как «Ту-154», ни в коем случае нельзя баловаться вертикальной скоростью. А тут, похоже, это правило было нарушено, и в результате самолет оказался ниже глиссады снижения. Судя по всему, он пересек ее траекторию с большой вертикальной скоростью. Может, потом летчики штурвал и взяли на себя, но это же большая масса, тут быстро ничего не делается. Думаю, главная причина трагедии – это неадекватные действия экипажа. А обстоятельства, которые повлияли на нее, – это то, что экипаж вез президента.

По мнению эксперта, эта катастрофа имеет свою предысторию, которая произошла 12 августа 2008 года. В тот день командир экипажа польского правительственного лайнера «Ту-154» отказался садить самолет в Тбилиси по соображениям безопасности и, несмотря на протесты Леха Качиньского, посадил его в Азербайджане.

«Тогда командир проявил принципиальность и остался жив, как и его пассажиры. Здесь командир наверняка оказался заложником ситуации. Можно предположить, что если он заходил на посадку три раза, а на четвертый упал, то наверняка имел в виду ту историю 12 августа. И потому сестр должен был любой ценой. Фактически в этой ситуации принимал решение не он, а главный пассажир этого самолета – даже если тот не сказал пилоту ни слова».

«Природа всегда и очень жестоко мстит за игнорирование данных о погоде, когда на первое место ставят не безопасность, а что-то еще: экономии, политике, праздники, спешку... Это типичный случай, и таких известных в авиации достаточно много. Например, в 1964 году разбился маршал Бирюзов и правительственная делегация СССР, когда летели в Белград. Тогда летчики получили приказ сесть на горный аэродром в условиях погоды ниже минимума. Или губернатор Лебедь – приказ лететь вертолетику в нелетную погоду в туман...

Наши синоптики – а с их подачи и диспетчеры – экипажу этого самолета рекомендовали уйти на запасные аэродромы. А экипаж под давлением «обстоятельств» не спешил это сделать. Они, видимо, все же предпочли подчиниться приказу своего президента». Ольга Панфилова

Элитный дом сползает в Днепр



В Киеве у элитного дома на Грушевского, 9-а, где квартиры стоят миллионы долларов, появились провалы в асфальте.

Три ямы размерами примерно два на метр и метр глубиной образовались под одним из выездов из паркинга и рядом с детской площадкой у дома. «Там внизу штольни, куда сточная вода стекает. Видимо, с таянием снега вода резко ушла и унесла с собой грунт. Тут еще теплотрасса наша проходит, но поврежденный трубы нет. А вокруг здания, видимо, недостаточно укрепили грунт», – рассказал один из работников «Киевэнерго», которые приехали засыпать провалы.

В Специализированном управлении подземных работ (СУПР) говорят, что, скорее всего, причиной стали грунтовые воды, которые размывали грунт. «А случилось все из-за постройки дома. Там сделали практически плотину из свай, которые вбивали глубоко. Они задерживают уход воды, и это может привести к сползанию склона вниз. Сам дом, скорее всего, устоит, но трещинами может пойти», – говорит архитектор Лариса Скорик. В свою очередь, автор проекта Сергей Бабушкин заверил, что никакие катастрофы дому не страшны: «Там всё надежно укреплено». 18-этажный дом на Грушевского, 9-а по праву можно назвать самым скандальным строительством в Киеве. Его начали строить ещё в начале 2000-х и тогда уже пошли протесты: что земля сползает, что дом может «уплыть» в сторону Днепра и что он совсем «не вписывается» в ландшафт. В 2005 году выдать поручение на снос дома обещал тогдашний президент Виктор Ющенко, но так ничего и не сделал.

Сейчас, как говорят риелторы, более половины квартир уже заселили. Но цены на жильё заметно упали. Если ещё в 2007 году квартиры на 350 «квадратов» (пять комнат) стоили 6-7 миллионов долларов, то сегодня их предлагают за 5 миллионов долларов с торгом.

Антонина Журавская
Новый регион

ф СП-1		Державний комітет зв'язку та інформатизації України	
АБОНЕМЕНТ		На газету журнал	23387
Славянские Новости		(найменування видання)	Кількість копій-тві
на 20 рік по місяцях		1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	
Куди:		(поштової індекс)	(адреса)
Кому:		(прізвище, ініціали)	
Доставна картка-доручення		На газету журнал	23387
Славянские Новости		(найменування видання)	Кількість копій-тві
на 20 рік по місяцях		1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	
Вартість:		передплата	грн. коп.
перезарядження			
на 20 рік по місяцях		1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	
поштовий індекс		місто _____	
код вулиці		село _____	
		область _____	
		район _____	
		вулиця _____	
буд.	корп.	кв.	прізвище, ініціали

Газета выходит 2 раза в месяц. Подписка во всех отделениях связи и через Интернет <http://www.presa.ua/> Продолжается подписка на 2010 год Цена на месяц 2,47. Газета продается в розницу в отделениях связи по всей Украине.

Отдел рекламы: Славянские новости и Телеканал 24 «Новости» 80502692358

Представительства В регионах: Кировоград 24-38-78 Сумы 32-35-35 Черновцы 80953238656 Севастополь 80502525767