

## СОБЫТИЯ

## А в Катини расстреливали так немцы

Получены результаты криминалистического исследования фрагментов письма Л.П.Берии И.В.Сталину, написанного в марте 1940 года. Текст этого письма служил главным «доказательством» того, что гибель польских офицеров в Катини лежит на совести советской стороны. При исследовании текста письма, обнаружено, что он состоит из разных частей, отпечатанных в разное время, что в него вставлен «изобличающий» фрагмент, которого не было в первоначальном тексте.

В ответ на очередную пропагандистскую свистопляску вокруг катынской трагедии в экспертно-криминалистической лаборатории Э.П.Молокова недавно вновь проведена тщательная экспертиза текста. Путем исследования особенностей шрифта и расположения текста, цвета и качества применяемых красок и чернил и др. выявлено, что отдельные части небольшого по объему документа выполнены на различных пишущих машинах.

Налицо явная фальсификация, к которой часто прибегали секретные службы фашистской Германии и других капиталистических государств, которые вели подрывную работу против Советского Союза.

В довершение к сказанному следует напомнить, что расстрел был произведен немецким оружием (пистолетами Вальтер) и руки расстрелянных завязывали немецкими веревками, что подтвердили два исследования места захоронения, одно из которых проводили сами немцы, другое советские власти после освобождения. Причем погребения расстрелянных польских офицеров располагаются на территории пионерского лагеря, который функционировал в 1940 и в 1941 до самой оккупации. Так что для расстрела место «освободилось» только после захвата Смоленска немецкими дивизиями.

Так что не остается никаких сомнений, что эту вину России навязали по политическим мотивам, чтобы затем поставить СССР и Россию на одну доску с агрессором.

## расследования

# В Польше опубликовали ленту речевого самописца разбившегося ТУ 154

*Никого из тех, чьи голоса звучат на этой пленке, нет в живых. В понедельник Россия передала Варшаве записи, полученные с «черных ящиков» разбившегося под Смоленском самолета президента Польши Леха Качиньского.*

Стороны договорились о неразглашении этой информации до завершения официального расследования.

Однако во вторник вечером стенограмма записей переговоров экипажа с грифом Межгосударственного авиационного комитета России была размещена на сайте польского МВД.

Похоже, премьер Дональд Туск выполнил ранее данное обещание познакомить общественность с тем, что на самом деле происходило на борту номер 101. В условиях жесткой предвыборной борьбы, которая развернулась за высший пост в государстве, публикация документа, носящего название «Полная транскрипция переговоров экипажа самолета Ту-154М б/н 101» может изменить политический расклад сил в стране и отразиться на предпочтениях избирателей.

Возможно, эти причины заставили Варшаву нарушить ранее достигнутые в Москве договоренности и все же вынести переданный документ для изучения общественности.

Если судить по данным с звукового регистратора МАРС-БМ в так называемых «черных ящиках», ничего утром 10 апреля не предвещало трагедии. Пролетев Минск, экипаж весело переговаривался. Рейс протекал без проблем, и летчики явно расслабились, предвкушая скорую посадку. Пилоты обменивались как короткими репликами, имеющими сугубо технический характер, так и откровенно личными замечаниями, понятными только им.

В 10 часов 09 минут штурман попросил о командира карту. Спросил о процедуре, связанной с предстоящим приземлением. Командир ответил, что она «еще неизвестна». Второй пилот пояснил: посадочные данные только «частично записаны». «Что с топливом», - продолжал расспрашивать штурман. «Около 11 тонн на посадку», - спокойно отвечал второй пилот. На часах было 10.10. До катастрофы оставалась 31 минута.

Командир корабля определил курс полосы - 259. В этот момент прозвучал первый «тревожный звонок». Странная, казалась бы, не имевшая отношения к предыдущему разговору реплика второго пилота: «Ну земля видна, что-то видно, может, не будет ничего страшно-

го». Но никто не поддержал тему предстоящей посадки. Члены экипажа стали обсуждать погоду в Смоленске. На стенограмме много раз повторяется слово «холодно». В 10.14 диспетчер сообщил на английский язык борту 101 данные по Смоленску: «Видимость 400 метров».

В 10.17 первые признаки тревоги появились у командира: «Плохо, появился туман, неизвестно, сядем ли». В этот момент в кабине находилась бортпроводница, которая отреагировала на реплику пилота вопросом «Да?». Слышны слова неустановленного абонента (позже станет известно, что это был директор диппротокола МИД Польши Мариуш Казана): «А если мы не сядем, тогда что?» «Упадем», - мрачно пошутил командир, еще не зная, что этому печальному прогнозу суждено сбыться всего через 23 минуты. Казана поинтересовался наличием топлива. «У нас около 13-12,5 тонны», - ответил штурман.

На часах 10.19. Командир президентского борта решил продолжить движение к Смоленску. «Мы подойдем и посмотрим», - говорит он, имея в виду наличие тумана. «Подойдем и посмотрим», - вторит ему второй пилот.

До катастрофы 21 минута. Но пока все идет по плану. «Ах, ремни застегиваем?» - спрашивает командира бортпроводник. Тот подтверждает: «Ремни застегиваем». Через две минуты в кабину пилотов вновь заходит Казана: «Господин капитан, когда вы уже приземлитесь (далее неразборчиво), может ли я спросить?»

«Пожалуйста», - вежливо отвечает командир корабля. Но конкретного ответа не дает. «Будем говорить по-русски?» - неожиданно интересуется штурман. «Да», - отвечает капитан.

В 10.23 он сообщил диспетчеру в Смоленске, что приступает к снижению. Тот запросил борт 101 о наличии топлива. «Осталось 11 тонн», - передал на землю командир. «А запасной аэродром у вас какой?» - продолжал выяснять диспетчер. «Витебск, Минск», - ответил капитан.

До катастрофы - 17 минут. Диспетчер сообщил, что в районе аэродрома видимость 400 метров. Его просят дать метеоусловия - темпера-

туру и давление. В этот момент к разговору подключается командир другого борта, совершившего посадку в Смоленске с позывными «044». «Мы приветствуем тебя сердечно. Ты знаешь. В общих чертах здесь полный каюк. Видно метров 400 приблизительно, и по нашему курсу высота нижней кромки облаков меньше 50 метров значительно», - передал он. В этот момент звучит голос смоленского диспетчера. Он диктует: «Температура плюс два, давление 745, условий для приема нет».

«Спасибо, ну, если возможно, попробуем подходить, но если не будет погоды, тогда отойдем на второй круг», - вежливо сообщил о своих планах командир борта президента Польши. Тем временем второй пилот продолжает расспрашивать своего коллегу, уже совершившего посадку в Смоленске, о том, как они проскочили. «Ну нам повезло в последний момент сесть. Но честно скажу, что можете попробовать, конечно. Но если у вас не получится во второй раз, тогда предлагаю вам лететь, например, в Москву или куда-нибудь», - поделился тот своими соображениями.

«Борт 101, после контрольного захода у вас топлива хватит на запасной?» - снова звучит голос диспетчера. «Хватит», - уверенно отвечает капитан и просит разрешение на дальнейшее снижение. И получает согласие. В 10.25 в кабине вновь появился Казана. Он о чем-то расспрашивает экипаж, однако его слова расшифровать не удалось - в этом месте запись неразборчива. Однако хорошо слышен ответ второго пилота: «На их взгляд, примерно 400 метров видно, нижняя кромка 50 метров». Собеседник спрашивает, сел ли вылетевший ранее самолет в Смоленске. Получает утвердительный ответ.

В 10.26 командир корабля произносит ключевую фразу: «Господин директор, появился туман. В данный момент в тех условиях, которые сейчас есть, мы сесть не можем. Попробуем подойти, сделаем один заход, но скорее всего ничего из этого не получится». Что ему говорят в ответ, не слышно. Но командир продолжает: «Если окажется (далее неразборчиво), тогда

что будем делать?» И снова тревожно: «Топлива нам так много не хватит для того (далее неразборчиво)».

Вновь к разговору подключается Казана. Он спрашивает о запасном аэродроме. Ему сообщают, что это Минск или Витебск. Самолет продолжает снижение. Высота 600 метров. «Спроси у Артура, толстые ли эти облака», - звучит голос капитана. Артур - судя по всему, пилот того самолета, который сел в Смоленске. Ответ неутешительный. «Насколько мы помним, на 500 метрах мы еще были над тучами», - говорит собеседник с позывными «044».

«Спроси, прилетели уже русские?» - обращается ко второму пилоту командир. «Ил два раза уходил и, кажется, куда-то улетел», - отвечает «044».

Время 10.30. До катастрофы 11 минут. Лайнер идет на посадку. «Пока нет решения президента, что дальше делать», - говорит Казана. Похоже, в этот момент Лех Качиньский принимает роковое решение о посадке. Командир подтверждает штурману, что получено разрешение на снижение до высоты круга. «Самое плохое там, что есть дыра, там тучи и появится туман», - подключается к разговору второй пилот.

На пленке дальнейшие переговоры командира корабля с директором Казаной звучат неразборчиво. Но очевидно, что пилотам дана команда попробовать сесть.

В 10.34 второй пилот сообщает о снижении до 400 метров. Выпущены шасси. Вокруг густой серый туман. Звучит предупреждающий сигнал автоматике. В 10.35 бортпроводник докладывает: «Командир, борт к посадке готов». «Борт 101, выполняйте третий, радиальное 19», - предлагает диспетчер. Еще через минуту он предупреждает: «Польский 101, от 100 метров быть готовым к уходу на второй круг».

«Так точно», - лаконично отвечает капитан.

10.38. До аэродрома остается полмили. На борту все спокойно. Отдаются только технические команды, связанные с посадкой. Через минуту в кабине слышен голос главнокомандующего польских ВВС генерала Анджея Бласика. Он читает какую-то инструкцию: «Механизация крыла предназначена для (далее неразборчиво)». Кроме генерала в кабине находится

директор Казана, но то, что он говорит, звучит неразборчиво. До катастрофы остается две минуты.

10.39. Звучит сигнал тревоги, предупреждающий об опасном сближении с землей. Но экипаж не обращает на это внимания. В 10.40 впервые срабатывает система TAWS, - она сообщает: «Впереди земля». Высота 250 метров. Еще через 30 секунд снова сигнал «впереди земля». Но командир продолжает снижаться. Штурман фиксирует потерю высоты: 200 метров, 150 метров, 100 метров. «Впереди земля», - продолжает бесперебойно сообщать автоматика. Но снижение не прекращается. Штурман: «90 метров». Система TAWS требует: «Немедленно наберите высоту». Время 10.40. Штурман хладнокровно сообщает: «Высота 80 метров». «Уходим», - не выдерживают нервы у второго пилота. На записи слышно, что автоматика в кабине буквально взбесилась. Штурман продолжает отсчет: «60 метров, 50 метров, 40 метров». «Наберите высоту», - требует система TAWS. Вокруг ни одного прожектора в облаках. «30 метров», - взволнованно сообщает штурман. «20 метров». В кабине непрерывно звучат сигналы автоматике, предупреждающие о смертельной опасности. Летчики молчат.

В 10.41 бортовые самописцы зафиксировали шум от столкновения самолета с лесным массивом. Слышен крик второго пилота «курва». Диспетчер еще пытается в последний момент спасти ситуацию. «Уход на второй круг», - кричит отчаянно он. И еще через секунду жуткий крик находившегося в кабине пилотов директора Казаны: «Курваааа...».

На этом запись прерывается. На часах 10 часов 41 минута 05 секунд. Самолет президента Польши Леха Качиньского потерпел катастрофу при посадке в аэропорту Смоленска. Погибли 96 человек, включая главу государства и его супругу.

## Справка

**Система TAWS (Terrain Avoidance Warning System) выдает экипажу информацию о недопустимости высокой скорости снижения, опасной близости земли, потере высоты после взлета, отклонении ниже глиссады, характере опасного рельефа земной поверхности в направлении полета и опасном сдвиге ветра.**