Непробиваемое молчание западной Европы и США по поводу сбитого под Донецком малайзийского Боинга -777 уже звучит как приговор пронацистскому правительству Украины.
Как известно, все произошло 17 июля 2014 года. Авиалайнер МН-17, вылетевший из Амстердама в Куала-Лумпур, был сбит над районом боевых действий, в шестидесяти километрах от границы с Россией. Погибли 298 человек, в основном жители Нидерландов. Изначально киевская хунта с подачи Белого Дома обвинила в случившемся ополченцев и Россию. Но в ходе расследования к их словам не было приложено ни одного доказательства. Голоса русофобов становились все тише, пока не иссякли совсем. Со времени расшифровки бортовых самописцев записей разговоров украинских диспетчеров с экипажем малайзийского авиалайнера МН-17 прошло более месяца. Но эти переговоры и данные, полученные из «Черных ящиков», до сих пор не опубликованы, что лучше всяких доказательств говорит о том, что к катастрофе Боинга-777 причастна украинская хунта. (Иначе, зачем что-то скрывать?).
На сегодняшний день все стороны сходятся пока в одном: вероятнее всего, самолет был сбит. Может показаться мистикой, но недалеко от места падения Боинга -777, почти ровно восемь лет назад, 22 августа 2006 года из-за ошибки пилотов потерпел крушение российский авиалайнер ТУ-154. Закон парных чисел сработал, что называется «воронка в воронку».
Наша газета решила напомнить обстоятельства той давней катастрофы.

УГРОЗА – ГРОЗА!
Гроза – одно из самых загадочных природных явлений. Грозу с молниями люди побаиваются на земле, а уж тем более она внушает страх, когда человек находится на борту самоле¬та. Воздушное судно, напоровшись на грозовую тучу, испыты¬вает такую перегрузку и такой сокрушительный удар, словно по нему выстрелили из пушки. Специалисты утверждают, что грозовой фронт площадью порядка 7 километров может обладать энергией, равной энергии ядерного взрыва.
Самая крупная в истории мировой авиации техногенная катастрофа, спровоцированная грозой, произошла 8 декабря 1963 года, когда в американском штате Мэриленд ударом молнии был сбит Боинг-707, погибли 80 пассажиров. Все летчики знают, как опасны полеты в районе так называемой «грозовой дея¬тельности», где часто отказывают аэронавигационные про¬боры, нарушается радиосвязь.
Именно гроза 22 августа 2006 года унесла жизни 159 пас¬сажиров и 10 членов экипажа самолета Ту-154 авиакомпа¬нии «Пулково», следовавшего из Анапы в Санкт-Петербург. В свой последний полет он отправился из Анапы точно по расписанию – в 15 часов 5 минут. Вначале самолет вели краснодарские диспетчеры, которые не отметили никаких нештатных ситуаций. Но когда российский борт «приняли» в небе диспетчеры Харькова, ситуация изменилась. В 15 ча¬сов 25 минут Ту-154, находясь на высоте 11 700 метров, подал первый сигнал SOS, после чего начал снижение... В послед¬ний раз экипаж передал сигнал SOS, уже находясь на высоте 3000 метров. В 15 часов 39 минут лайнер исчез с экранов дис¬петчеров. Командир экипажа Иван Карогодин считался хоро¬шим и опытным летчиком – всего он налетал 11 900 часов. Из них на Ту-154 – около 6000 часов, а в качестве командира экипажа – более 2300 часов. Многие коллеги убежденно го¬ворят, что Карагодин был настоящим асом. Сам самолет был исправен, ресурс свой еще не выработал, то есть технических предпосылок катастрофы как будто бы и не

было.

Почему же самолет
разбился?..
В районе Сухой Балки под Донецком, где упал лайнер, редко бывают дожди, но в тот день разбушевалась нешу¬точная гроза. Именно неблагоприятные погодные условия сразу же были названы в качестве одной из причин ката¬строфы. Специалисты Санкт-Петербургского гидрометеоро¬логического университета, проанализировав синоптические карты Донецкой области, заявили, что в момент катастрофы была зафиксирована мощная, высотой более 12000 метров, облачность, сформированная интенсивными восходящими потоками воздуха. Коме того, отмечалась и необычно высо¬кая для верхних слоев атмосферы температура – как пра¬вило на высоте 12000 метров бывает -50...-54°С, а 22 июля было всего -34°С. То есть обстановка в небе вокруг петер¬бургского лайнера была, без преувеличения, экстремальной. Когда самолет подлетел к зоне грозовых облаков, Карагодин решил облететь фронт сверху и начал поднимать лайнер. От грозы пилот ушел, однако, набирая высоту, он потерял скорость, раскачал самолет и вывел его на закритические углы атаки, что мгновенно привело к сваливанию машины в штопор.
Тогда возникает второй вопрос: почему опытный летчик пошел на такой риск, понимая, что на запредельной высо¬те с самолетом может случиться беда? Летчики могли уйти на запасной аэродром, но не сделали этого, они пошли на грозу.
Известно, что сегодня летчики стремятся сэкономить керо¬син, поэтому и приходится обходить грозовой фронт сверху, чтобы сократить путь. Так и Карагодин сунулся в «грозовое пекло»... Вскоре после катастрофы депутат Государственной думы, в прошлом руководитель крупного авиационного предприятия, Геннадий Райков сказал: «Безопасность по¬летов нельзя понимать упрощенно, потому что это – целый комплекс мер, связанных и с авиастроением, и с пробле¬мами состояния аэропортов и взлетных полос, с управле¬нием воздушным движением, с проблемой кадров и т. д. В России ведь нет государственного органа по надзору за безопасностью полетов. Проблема безопасности воздушного движения обострила ситуацию, сложившуюся в авиационной отрасли. Обострилась и кадровая проблема в авиации, ведь мы можем сделать суперсовременные самолеты, но нужно задуматься о том, кто на них будет летать? Не хочу обидеть наших пилотов, но, к сожалению, за последние два года большинство катастроф произошло по вине «человеческого фактора», в том числе и авария, случившаяся с самолетом Ту-154, летевшим из Анапы в Петербург. Дело в том, что стоимость топлива сегодня составляет уже 60 % цены авиабилета, и пилоты вынуждены экономить горючее. Летевший в Анапу Ту-154 был заправлен еще в Петербурге, и обойти грозовой фронт ему не хватало горючего, поэтому самолет начал подниматься и попал в зону высокой турбулентности. Можно было произвести дозаправку в Донецке, но это дополнительные расходы... Получается, что коммерческая выгода важнее безопасности полетов! Из-за экономии средств гибнут люди. Понятно, что дальше так продолжаться не может».
Итак, в 11 часов 35 минут, когда испытывавший сильную «болтанку» самолет занял 390-й эшелон (а это 11 900 метров), Иван Корогодин отключил автопилот и взял управление лай¬нером на себя. В момент катастрофы на месте второго пилота сидел стажер Андрей Ходневич, который прошел

подготовку и был принят на должность второго пилота воздушного суд¬на Ту-154. Скорость судна в этот момент составляла порядка 460 километров в час. Это было всего за три минуты до ка¬тастрофы. Эксперты полагают, что отключение автопилота стало одним из важных звеньев в цепи роковых ошибок, до¬пущенных экипажем Ту-154. Автопилот, говорят они, вывел бы самолет в трудных условиях, сделал бы то, на что были не способны летчики.
Большое количество нецензурных выражений, которые за¬фиксировал «черный ящик», свидетельствует прежде всего о нервозности экипажа – летчики чувствовали, что с каж¬дой секундой ситуация становится все более критической. И уже с исчерпывающей полнотой обстановку в кабине пилотов характеризует отчаянный крик пилота-стажера: «Не убивайте!». Экипаж не просто паниковал, он был охвачен ужасом.
Поднимаясь вверх, самолет резко увеличивал угол атаки, то есть, проще говоря, задирал нос. А в таком положении воздушное судно становится очень неустойчивым. При по¬падании в грозовое облако дополнительно увеличивается риск попадания в «режим сваливания». Пытаясь сохранить высоту, командир корабля взял штурвал «на себя». Экспер¬ты утверждают, что если бы он делал все наоборот и давил «от себя», то катастрофы удалось бы избежать.
После катастрофы вспомнили, что точно по такому же сценарию 10 июля 1985 года Ту-154, выполнявший рейс Ташкент – Москва, разбился около города Учкудук в Узбе¬кистане. Это были катастрофы-близнецы. Через час после взлета при наборе высоты началась «болтанка», но командир воздушного судна продолжал выдерживать высоту полета вместо того, чтобы избегать критических углов атаки. На ско¬рости 290 километров в час Ту-154 начал заваливаться на крыло, вошел в штопор и стал падать по спирали. Летчики тщетно пытались вывести самолет из штопора, и его падение продолжалась всего около двух минут... Командир погибшего лайнера допустил ту же ошибку, что и впоследствии Иван Карагодин на таком же самолете – вместо того, чтобы отдать штурвал «от себя» и выйти из этого режима он продолжал выдерживать высоту.

Самолет Карагодина
попал в классический плоский штопор
Свидетелем катастрофы стал пасечник из Сухой Балки Геннадий Урасов, который впоследствии рассказывал: «Не¬ожиданно я услышал страшный гул. Поднял голову и обомлел: на меня падал самолет! Его крутило в воздухе, как жернова мельницы, но я не видел, чтобы он горел. Я бросился бежать, куда глаза глядят, даже обувь потерял. Потом услы¬шал хлопок и удар о землю. Аж оглох...» Самолет рухнул недалеко от пасеки Урасова.
После падения целыми остались только хвост самолета, двигатели и небольшой фрагмент фюзеляжа, на котором были видны буквы «ОВ» – часть надписи «Пулково». Люди превратились в пепел, опознать останки было практически невозможно.
Помня, очевидно, о российском самолете, сбитом в 2001 го¬ду над Черным морем украинской ракетой, Минобороны Украины поспешно заявило, что никаких ракетных пусков в зоне падения самолета не проводилось.
Заслуженный летчик России Владимир Герасимов об¬винил в катастрофе украинских авиадиспетчеров, которые вели рейс № 612 и не позволили экипажу отклониться от заданного воздушного коридора более чем на двадцать ки¬лометров. «Диспетчеры разрешили отклонение только на двадцать километров. Иными словами, диспетчеры

пред¬ложили летчикам попытать счастья. Если через двадцать километров кончится грозовой фронт, то хорошо, если нет, то извините. Фронт не завершился. Иногда, чтобы облететь фронт, необходимо отклонение в сотню кило¬метров... Вслед за нашим самолетом летел турецкий. Он развернулся и возвратился на аэродром. А наш лайнер продолжил путь», – говорил Владимир Герасимов.
Укра¬инская сторона подобные обвинения отвергала, и министр транспорта Украины Николай Рудьковский заявил: «В то время, когда пролетал Ту-154 при заходе в зону ответствен¬ности украинских диспетчеров, самолетов в этой зоне не было. И поэтому ему предоставили тот коридор, который он запрашивал. Он запросил отклонение на двадцать киломе¬тров восточнее, при входе в зону ответственности украинских диспетчеров, ему этот коридор предоставили. Был запрос и о прохождении зоны возле Донецка. Он опять запросил отклонение на десять километров западнее. Ему также был этот коридор предоставлен. Несколько раз он менял высоту. Диспетчеры дали такую возможность».
Следственный комитет при Прокуратуре России признал виновником катастрофы командира воздушного судна Ивана Карагодина, но, поскольку он погиб вместе с экипажем и пассажирами, уголовное дело было закрыто, и отвечать за гибель 170 человек оказалось некому... По российской печальной традиции все списано на погибших. По мнению авиационных экспертов, вина экипажа заключается уже в самом полете в грозу. Летчики, как утверждает Международный авиаци¬онный комитет, при неблагоприятных погодных условиях обязаны были отложить рейс, или, увидев грозу в полете, сесть на запасной аэродром. По мнению экспертов МАК, сы¬грала роль и «неслаженность работы» экипажа. Второй пилот, который также находился в кабине, не следил за действиями стажера и не страховал его от возможных ошибок.
Авиакомпания «Пулково», как, впрочем, следовало ожи¬дать, сразу не согласилась с тем, что к катастрофе якобы при¬вели непрофессиональные действия экипажа. Представители «Пулково» отметили, что высота и скорость полета полностью соответствовали рекомендациям руководства по летной экс¬плуатации Ту-154, а, следовательно, нет оснований обвинять погибший экипаж в том, что они ушли на запредельную вы¬соту. Предотвратить катастрофу не позволили объективные обстоятельства, а именно погодные условия. Генеральный директор государственной транспортной компании «Россия» Сергей Михальченко сделал заявление, что причиной ката¬строфы выступили конструктивные особенности самолета, а не действия экипажа. По его словам, при определенных погодных условиях самолет не выводится из плоского што¬пора, в который попал Ту-154. Этому препятствуют именно конструктивные особенности машины, а не уровень профес¬сионализма экипажа.
Катастрофа под Донецком сильно ударила по деловой репутации авиакомпании «Пулково». Менее чем через ме¬сяц после гибели
Ту-154 «Пулково» получило от Евросоюза официальное уведомление о возможном включении в так называемый «черный список» авиаперевозчиков из-за су¬щественных отклонений от стандартов ЕС. И это при том, что авиакомпания «Пулково» справедливо считалась одной из самых безопасных и надежных в России. Многие аналити¬ки тогда усмотрели в этих репрессиях против петербургской авиакомпании попытки западных конкурентов выдавить с рынка сильного авиаперевозчика, используя как ширму за¬боту о безопасности пассажиров. Для такой атаки был удачно выбран момент – катастрофа «пулковского» самолета.

Как бы то ни было, уже к концу 2006 года авиакомпания «Пулково» перестала существовать, объединившись с авиа¬компанией «Россия». Самолеты «Пулково» были перекрашены под фирменный стиль «России».
Через год после трагедии на месте гибели самолета откры¬ли мемориал, который представляет собой стелу в виде крыла самолета с бортовым номером разбившегося Ту-154 и плиту с высеченными на ней именами погибших.