



Официальный сайт

Следственный комитет Российской Федерации

"Коммерсантъ": Варшавский приговор

Польские выводы по катастрофе Ту-154М Леха Качиньского оказались более жесткими, чем российские

Вчера правительственная комиссия Польши, расследовавшая обстоятельства катастрофы в апреле 2010 года президентского Ту-154М под Смоленском, опубликовала свой итоговый доклад. В докладе не названы конкретные виновные, но перечислены десятки факторов, приведших к катастрофе. Большинство из них касается квалификации польских пилотов и их начальников, в отношении которых выводы оказались даже более жесткими, чем в аналогичном российском докладе. Сразу после обнародования доклада вчера же последовала немедленная отставка министра обороны страны Богдана Клиха. Польская военная прокуратура не исключает возбуждения уголовных дел в отношении его подчиненных.

Системный сбой

Наибольшее количество претензий польские эксперты предъявили к системе подготовки летчиков 36-го полка ВВС страны, занятых по установившейся традиции и в перевозках высших должностных лиц. Как следует из опубликованного доклада, военные пилоты тренировались по устаревшим программам, в которых не было предусмотрено взаимодействие человека с современными системами предупреждения об опасном сближении с землей (TAWS) или другим самолетом (TCAS). В итоге и в реальных полетах пилоты, как установили эксперты, просто игнорировали сигналы этих систем. Ошибки стабильно фиксировались бортовыми самописцами самолетов в полетах, но эти данные никто не анализировал. Занятия на тренажерах в полку вообще проводились от случая к случаю, а по-настоящему «чрезвычайные и аварийные ситуации» не отрабатывались.

Как выяснилось, лишь эпизодически совершались в полку и тренировочные полеты. Например, командир президентского борта по данным комиссии, не подтверждал свою квалификацию в воздухе в течение двух последних лет. В отчетах о практической подготовке военных летчиков эксперты нашли и откровенные приписки -- во время тренировочных



Официальный сайт

Следственный комитет Российской Федерации

полетов проверяющие намеренно записывали более сложные погодные условия, в которых проверяемые якобы летали, а затем присваивали им соответствующую липовую квалификацию.

«Спокойно» относились командиры и к подготовке пилотов, обслуживающих президентские, имеющие так называемый head-статус рейсы -- к ним допускались пилоты, не имеющие даже минимального летного опыта. В президентских экипажах, как установила комиссия, не были отработаны взаимодействие и система связи -- подчиненные «пассивно, без анализа и критики принимали решения своего командира».

Особо отметили эксперты недостаточную информированность ВВС Польши о метеорологической обстановке на малознакомых иностранных аэродромах. В документе прямо говорится о том, что 10 апреля 2010 года метеоданные с аэродрома Смоленск-Северный оказались «недоступны для Польши» (пилотов Ту-154 об ухудшении погоды информировали диспетчеры и экипаж польского Як-40, севшего часом раньше в Смоленске).

Интересно, что примерно за год до трагедии начальник штаба 36-го полка обращался к командованию ВВС с просьбой о получении метеосводок с аэродрома Смоленск-Северный, но заявка так и «не была реализована». В итоге и при планировании ставшего роковым полета пришлось использовать данные соседнего, расположенного в 10 км гражданского аэродрома Смоленск-Южный. Не были использованы перед полетом и независимые метеоданные со спутников, позволяющие обнаруживать и прогнозировать перемещение тумана и «низкой слоистой облачности», которые, как было установлено комиссиями России и Польши, и погубили президентский борт.

Пилоты забыли про приборы

Проблемы системного характера, по мнению участников расследования, сказались и на подготовке рейса 10 апреля 2010 года. Состав экипажа был утвержден только накануне, поэтому его члены не имели возможности заранее встретиться и обсудить предстоящий полет. Члены экипажа, например, до последнего момента не знали, как будет организована посадка в Смоленске-Северном и при каких обстоятельствах командир потребует ухода на запасной аэродром. Командир воздушного судна, кстати, не посчитал нужным довести до подчиненных план полета и в воздухе. Положение осложнялось тем, что экипаж имел неактуальную, годичной давности схему захода на посадку в Смоленске-Северном, а выданный им план полета был просто формально скопирован с аналогичного документа,



Официальный сайт

Следственный комитет Российской Федерации

разработанного для другого экипажа, летавшего в Смоленск тремя днями раньше. Соответственно, в нем, например, не было учтено, что аэродром Витебска, указанный в качестве запасного 7 апреля, 10 апреля, в выходной день, был закрыт.

Интересно, что польские эксперты обратили особое внимание на не обнародованный ранее их российскими коллегами аспект. Руководители ВВС, отправляя борт на непригодный для международных рейсов иностранный аэродром, должны были заблаговременно предоставить экипажу так называемого лидировщика -- пилота или штурмана, знакомого со Смоленском-Северным, который, сев в кабину Ту-154М еще в Варшаве, помог бы экипажу разобраться со спецификой посадки в своем аэропорту.

Непосредственно перед посадкой управлявший машиной командир не сообщил экипажу минимальную высоту снижения, которую подчиненные должны были контролировать. В итоге получилось, что командир заявил высоту 100 м, а порог срабатывания сигнализации опасного снижения на радиовысотомере остался на цифре 65 м. Из-за спешки, нервозности и низкой квалификации пилоты задали неправильный режим работы системы TAWS, а также не выставили на командирском барометрическом высотомере атмосферное давление на аэродроме. Нервозность же возникла из-за присутствия в кабине главнокомандующего ВВС Польши и руководителя службы президентского протокола, которые давали понять, что уход на запасной аэродром нежелателен.

Как установила комиссия, экипаж изначально не вписался в глиссаду -- наклонную траекторию, по которой самолет идет на посадку. Пролетев точку входа в глиссаду, машина начала снижение слишком поздно, поэтому для того, чтобы компенсировать перелет, командиру пришлось почти вдвое увеличить вертикальную скорость. В итоге самолет опустился слишком низко, чего никто из членов экипажа не заметил. Командир -- потому что врал на 168 м его настроенный на низкое давление барометрический высотомер. Прибор штурмана показывал истинную высоту машины над уровнем моря, но он пользовался не барометрическим, а радиовысотомером, отсчитывающим высоту от поверхности земли под самолетом. Учитывая, что глиссада посадки в Смоленске-Северном расположена над глубокой, около 60 м, и затяжной впадиной, радиовысотомер штурмана, как и барометрический прибор командира, показал экипажу условно завышенное положение машины.

Об опасном сближении с землей летчиков, как было установлено обеими комиссиями, многократно предупредила даже некорректно настроенная система TAWS, однако все ее сигналы пилоты проигнорировали. Экипаж фактически вслепую продолжал снижение,



Официальный сайт

Следственный комитет Российской Федерации

рассчитывая, что в сплошных облаках вот-вот появятся огни посадочной полосы и тогда положение машины, даже если она немного сбилась с глиссады, удастся визуально установить и подкорректировать. Спихнулись пилоты лишь после того, как машина стала задевать крыльями верхушки деревьев. Они вывели двигатели на взлетный режим, но было уже поздно -- удар самолета левым крылом о березу не оставил экипажу и его пассажирам никаких шансов на выживание. В результате катастрофы погибли 96 человек, в том числе президент Польши Лех Качиньский.

При этом польская комиссия отметила, что катастрофе, по ее версии, способствовала неподготовленность аэродрома: перед взлетной полосой росли деревья, затрудняющие посадку и работу локатора диспетчера посадки. Кроме того, у польской стороны появились претензии к самому диспетчеру, который сообщал экипажу Ту-154, что тот находится на глиссаде. Но поляки настаивают, что его отклонение от нее было значительным.

МАК и СКР будут изучать доклад

Польская версия катастрофы, как сообщили вчера в Межгосударственном авиационном комитете (МАК), во многом совпадает с его отчетом. Как отметил председатель технической комиссии МАК Алексей Морозов, обнародованные обеими комиссиями причины катастрофы Ту-154М и рекомендации, сделанные в связи с ней руководству 36-го полка, практически совпали. По его словам, нашли в российском докладе отражение и некоторые «недостатки, касающиеся оборудования аэродрома Смоленск-Северный и работы группы руководства полетами, отмеченные в польском докладе». Однако, подчеркнул он, по мнению МАК, «эти недостатки не явились причинами авиационного происшествия». При этом некоторые выводы польских расследователей МАК остались не до конца понятны, однако предметно изучить доклад эксперты еще не успели.

В свою очередь, официальный представитель следственного комитета России (СКР) Владимир Маркин заявил, что следствие учтет выводы польской стороны в ходе расследования дела о катастрофе Ту-154. «Только сопоставив и проанализировав все имеющиеся материалы по делу, результаты судебных экспертиз, а также после завершения всего объема следственных и иных процессуальных действий СКР сможет принять законное и обоснованное процессуальное решение, установить причины и условия, которые привели к авиакатастрофе и лиц, виновных в этом происшествии», -- добавил господин Маркин.

Первая отставка в Польше последовала

© 2007-2019 Следственный комитет Российской Федерации



Официальный сайт

Следственный комитет Российской Федерации

Обнародование доклада польской правительственной комиссии о причинах крушения самолета президента Леха Качиньского под Смоленском вчера повлекло за собой уход со своего поста министра обороны Польши Богдана Клича. Об ней объявил на пресс-конференции в Варшаве премьер-министр Польши Дональд Туск. «Богдан Клич вчера подал мне прошение об отставке, и я подписал его сегодня»,-- сообщил господин Туск. При этом он не стал публично возлагать вину за трагедию под Смоленском на главу оборонного ведомства: «Я никогда не говорил и никогда не скажу, что Богдан Клич несет ответственность за катастрофу». Но одновременно глава польского кабинета указал на то, что «реализовать рекомендации, содержащиеся в докладе комиссии, было бы труднее, если бы он (Богдан Клич.-- »Ъ») остался на своем посту». В качестве нового министра обороны премьер Туск намерен рекомендовать президенту Брониславу Коморовскому Томаша Щемоняка, занимающего должность заместителя главы МВД Польши.

На протяжении последних недель польские СМИ называли отставку Богдана Клича практически предрешенной и верно предсказывали, что его уход последует сразу за обнародованием доклада, в котором содержится весьма жесткий для министра анализ работы его ведомства в плане подготовки экипажей авиаполка, обслуживающих первых лиц страны. И одной этой отставкой «разбор полетов» в минобороны Польши, судя по всему, не ограничится. По словам премьера Туска, вопрос о привлечении к ответственности тех или иных военных будет решать прокуратура. О возможности возбуждения дел в отношении отдельных лиц уже заявил в минувший вторник военный прокурор Кшиштоф Парульский.

Оценивая же сам доклад, польский премьер Туск заявил, что может стать основой для хороших отношений РФ и Польши: «Я с уверенностью говорил, что хорошие отношения могут опираться только на правду. Наши отношения могут быть еще лучше. Мы готовы к построению хороших отношений, но не за цену правды. Польский доклад не имеет цели перебросить вину на кого-либо и не обходит стороной польскую ответственность. Он может быть основой для хороших отношений с Россией в этом контексте».

30 Июля 2011

Адрес страницы: <https://sledcom.ru/press/smi/item/508257>