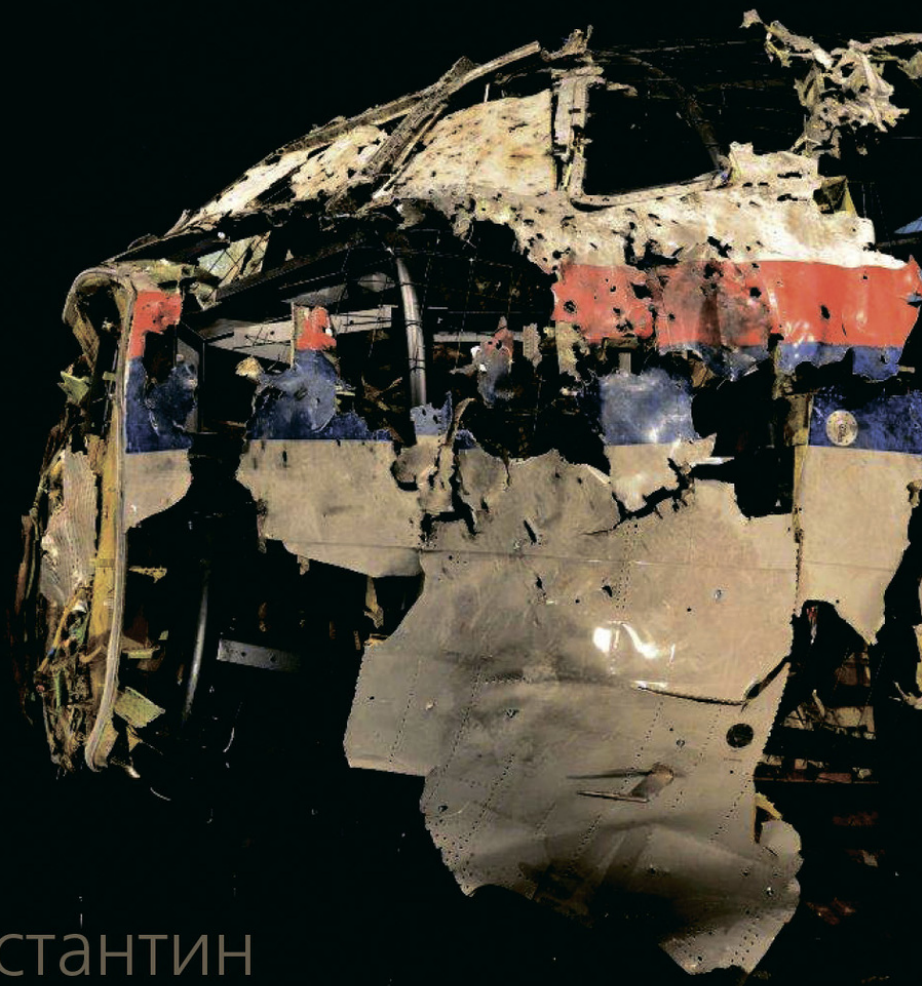


Александр
Малькевич
представляет



Константин
Карманов

Хроника пикирующего Боинга

Правда
о самолете,
который никто
не сбивал

Константин Карманов

**МН-17. Хроника пикирующего
Боинга. Правда о самолете,
который никто не сбивал**

«Алисторус»

2020

УДК 82-84
ББК 84.3

Карманов К.

МН-17. Хроника пикирующего Боинга. Правда о самолете, который никто не сбивал / К. Карманов — «Алисторус», 2020

ISBN 978-5-907255-89-0

Правда всегда была, есть и будет первой жертвой любой войны. С момента начала военного конфликта на Донбассе западные масс-медиа начали выстраивать вокруг образа ополченцев самопровозглашенных республик галерею ложных обвинений. Жертвой информационной атаки закономерно стала и Россия. Для того, чтобы тени легли под нужным углом, потребовалось не просто притушить свет истины. Были необходимы удобный повод и жертвы, чья гибель вызвала бы резкий всплеск антироссийской истерии на Западе. Таким поводом стала гибель малайзийского Боинга в небе над Украиной. Однако по мере того, как в публичное пространство поступает новая информация о произошедшем, у экспертов возникает все больше вопросов к растиражированной западными СМИ версии произошедшего. Автор книги К. Карманов – авиационный специалист высшего уровня, что позволяет ему рассмотреть тему не только с политико-правовой, но и с технической точки зрения. После прочтения этой книги у читателя останется лишь один вопрос: почему в адрес России до сих пор раздаются обвинения, в то время как реальные преступники продолжают занимать свои респектабельные кабинеты вместо тюремной камеры?..

УДК 82-84
ББК 84.3

ISBN 978-5-907255-89-0

© Карманов К., 2020

© Алисторус, 2020

Содержание

Введение	7
Глава 1. Джулиана Кёпке: «Когда я упала с неба», или «бойся погоды, погода сильнее самолёта, ломает его, как щепку»	10
Глава 2. «Боинг-777» рейс SU-270 по маршруту Москва-Бангкок. «Сама конструкция авиалайнера имеет предел прочности, и он был достигнут в том полете...»	12
Глава 3. Злосчастный рейс авиакомпании «FlyDubai» 19 марта 2016 года, или «Когда решает бухгалтер, а не лётчик-профессионал...»	14
Глава 4. На борту было 162 человека: справиться со стихией пилоты рейса QZ 8501 по маршруту Сурабая-Сингапур не смогли...	16
Глава 5. Дата полёта – 24 июля 2014 года. Место происшествия – область западной Африки над Мали. Падение произошло на самой кромке шторма	18
Конец ознакомительного фрагмента.	20

Константин Карманов
МН-17. Хроника пикирующего
Боинга: правда о самолете,
который никто не сбивал

© Карманов К., 2020

© Фонд защиты национальных ценностей, 2020

© ООО «Издательство Родина», 2020

Введение

История с малайзийским Боингом за пять с половиной лет обросла множеством слухов и сплетен. Любой человек, который захочет узнать правду об этом, обречен.

Современная подача новостей в так называемых «умных лентах» и в социальных сетях строится таким образом, что тебе навязывают знания, которые тебе не нужны.

Мы можем легко поставить эксперимент. Попробуем набить в поисковой строке: «Что произошло с малайзийским Боингом?» и с вероятностью 95 % узнаем, что во всем виновата Россия. Почему? – Потому что так решили «сильные мира сего». При этом вопросов остается огромное количество, и эти вопросы задают независимые журналисты, блогеры и эксперты во всем мире. Но их не слышат, а многим и вовсе затыкают рот, не давая высказываться ни на каких площадках.

При этом большинство честных и принципиальных исследователей вовсе не собираются обелять Россию или оправдывать кого-либо. Сегодня мы все всего лишь задаем вопросы, на которые не получаем ответов.

И эта книга, которую вы сейчас держите в руках – большое и серьезное исследование, сделанное специалистом.

Константин Карманов с 1997 года работает техническим представителем знаменитого конструкторского бюро Антонова в Нидерландах – крупнейшего украинского авиационного концерна. И он тоже задает вопросы и делится своими исследованиями. Проводит любопытные параллели и дает анализ целого ряда схожих кейсов авиационных катастроф, которые в разные годы происходили в мире.

И предлагает задуматься.

Но, к сожалению, к этому готовы далеко не все. Запад требует от России признать вину в катастрофе рейса МН-17, не глядя на доказательства.

Сколько раз на самом высоком уровне был задан вопрос: где данные с украинских радаров? И странный ответ: их нет. Потом кто-то сказал, что «эти радары случайно выключились». Все радары, которые на Украине наблюдали за этой частью воздушного пространства, в какой-то момент выключились?!

Бред же...

В ответ на готовность России сотрудничать в расследовании катастрофы малайзийского самолета МН-17, Запад... требует признать вину нашей страны.

В январе 2020 года на большой пресс-конференции министр иностранных дел России Сергей Лавров не мог сдерживать эмоции: *«Когда нидерландское следствие, несмотря на то, что мы предоставили все, что могли в ответ на их просьбы, заявляет публично, и мой коллега – министр иностранных дел – позволяет себе заявлять, что Россия не сотрудничала со следствием, и когда мы им предъявляем то, что мы сделали и спрашиваем, на каком основании делаются подобные заявления, знаете, какой ответ? – «Россия не сотрудничает, потому что Россия не признала свою вину».*

Видимо, это единственный вариант и форма «сотрудничества», которую видит себе эта «публика» на Западе.

Конечно, российская сторона хотела бы иметь ясность с малайзийским Боингом. Хочу напомнить, что Россия была одним из соавторов резолюции, которую принял Совет Безопасности ООН. В этом документе содержались требования обеспечить безопасность расследования в строгом соответствии с нормами Международной организации гражданской авиации ИКАО.

Резолюция, помимо всего прочего, требовала, чтобы те, кто занимается расследованием, регулярно докладывали Совету Безопасности ООН. На деле не было ни одного (!) такого доклада.

Интересно и это: после катастрофы самолета была сформирована следственная группа, в которую вошли Украина, Австралия, Нидерланды, Бельгия.

Малайзию, чей Boeing, собственно говоря, и был сбит, туда никто не пригласил. Ее пригласили через полгода, и то не для участия в группе по уголовному расследованию, а только для участия в группе по выяснению технических аспектов катастрофы.

Кстати говоря, если бы к России были реальные претензии, то должны были бы и нас пригласить в эту следственную группу. Но нас там не ждали, не хотели, хотя Россия была готова – и активно сотрудничала.

Например, все запрашиваемые данные были предоставлены.

«У нас даже были сделаны натурные демонстрации. «Алмаз-Антей», который производит тот самый «Бук», из которого, как утверждают, и был сбит этот самолет, показал, как это может проходить в реальной жизни, в реальной ситуации», – пояснил на январской пресс-конференции Сергей Лавров. – «Предоставили данные с радаров, причем первичные данные с радаров. На наш вопрос, где данные с украинских радаров, ответ странный: «Их нет». Потом кто-то сказал, что эти радары случайно выключились. Вот все радары, которые на Украине наблюдали за этой частью воздушного пространства, как-то на какой-то момент выключились!».

Глава МИД посетовал, что также нет ответа и на вопрос о том, почему украинцы не могут предоставить данных переговоров диспетчеров, которые велись в тот день. *«Эти записи просто должны автоматически быть переданы этому следствию. Не хотят», – возмутился Лавров.* Он также указал на отсутствие данных с американских спутников.

При этом, по данным российского МИД, доподлинно известно о существовании договоренности между четырьмя государствами, изначально вошедшими в группу по расследованию катастрофы МН17, согласовывать всю информацию между собой, которая идет вовне.

«Они изначально условились между собой, что любая информация, которая будет идти вовне, должна быть одобрена всеми четырьмя членами этой группы, включая Украину. Когда нидерландские парламентарии обращались к правительству с вопросом, почему все-таки в рамках этого следствия не задается Украине вопрос о причинах, по которым не было закрыто воздушное пространство, правительство Голландии молчит. Понимаете, и таких вопросов немало», – добавил Лавров.

Россия согласилась вести консультации с Австралией и Нидерландами при понимании, что Российская Федерация будет рассматривать все вопросы, которые их интересуют, но хотела бы обсуждать с партнерами и вышеозначенные вопросы.

Но... *«они уходят от этого и пытаются все представить таким образом, что «следствие не закончено, но вы виноваты, давайте начнем разговор о компенсациях». Так себя мужики ведут или кто? Я вот не думаю, – заключил Лавров. – Когда подходят к этой теме, к Скрипалям, к тому, кто там химическое оружие в Сирии употреблял исключительно с логикой highly likely, знаете, это та самая история... когда вместо международного права изобретают правила, которые удобны тебе самому и заставляют тебя в это верить».*

Так и живем. И боремся.

И... мы ничего не утверждаем. Мы приводим факты, рассказываем о них и предлагаем их вашему вниманию. И хотели бы, чтобы эти материалы были также приобщены к судебному расследованию в Гааге.

Потому что важно, чтобы эта история была исследована всемерно. Должны быть получены ответы на все вопросы, в том числе на неудобные, которые наша страна из года в год задает, но не получает на них ответов.

Впереди – суд. Так называемый.

На процесс выделили довольно много времени – целый год. Впрочем, все фигуранты расписаны заранее. Голландское правительство боится сесть в лужу, зная, что оно кругом виновно, и весь процесс носит, по сути, мошеннический характер.

Да что тут говорить: все, кто хоть кто-то на Западе знаком с делом, говорят (правда, вполголоса), что голландское правительство строит все свои нападки на нас... с подачи американцев. Но те, как всегда, остаются в стороне, в тени. Это у них называется (и они успешно практикуют это раз за разом) *leading from behind*. В общем, «кукловодить из-за угла». Уж в чем-чем, а в этом «специалисты из США» давно стали признанными мастерами.

Может быть, для кого-то эта книга будет иметь эффект разорвавшейся бомбы, потому что здесь дан совершенно иной взгляд на произошедшую трагедию. Западный истеблишмент и т. н. «либеральные медиа» к этому вообще не готовы. Ну что ж, застанем их врасплох...

Александр Малькевич, Председатель Комиссии по развитию информационного сообщества, СМИ и массовых коммуникаций Общественной палаты Российской Федерации; Президент Фонда защиты национальных ценностей

Глава 1. Джулиана Кёпке: «Когда я упала с неба», или «бойся погоды, погода сильнее самолёта, ломает его, как щепку»

История мировой авиации изобилует драматическими событиями. Но было происшествие, которое настолько всех поразило, что по нему было снято два фильма: один художественный, другой документальный. Речь идёт о рейсе LP-508 перуанской компании «Lansa», который выполнялся 24 декабря 1971 года по маршруту Лима – Пукальпа – Икитос на четырёхмоторном самолёте Локхид-Электра (аналог нашему Ил-18). На борту было в общей сложности 92 человека. Поначалу диспетчерская служба задержала самолет из-за непогоды по трассе. Но потом погода наладилась, метеослужба дала добро, и самолёт получил разрешение на вылет.

Практика гражданской авиации такова, что непосредственно перед взлётом один из членов экипажа идёт на диспетчерскую башню за последней сводкой погоды по трассе. Командир и специалисты проводят анализ метеоусловий для принятия решений по взлёту самолёта, методике обхождения препятствий по трассе и т. д. Я сам это делал неоднократно, когда летал сопровождающим по рейсу на антоновских грузовых самолётах «Руслан». В одном из рейсов – из Перта на Маврикий в марте 1998 года – сводка погоды показала тёмное облачко посреди Индийского океана. Экипаж был в беспокойстве. Было принято решение облететь это облачко по ходу рейса. Тогда я впервые услышал фразу «бойся погоды, погода сильнее самолёта, ломает его, как щепку». Это было сказано на борту громадного «Руслана» с взлётным весом 392 тонны. Когда же я заговорил о «всепогодных самолётах», о прочности конструкции, мне только улыбнулись в ответ. С нами тогда всё обошлось – прибыли на Маврикий без происшествий, а вот с самолётом рейса LP-508 ситуация сложилась по-другому.

Разумеется, штурман пошёл на башню (в настоящее время проверка делается электронным путём), поговорил с диспетчерами по сводке метеоусловий по трассе. Они заверили его, что лететь можно. Как всегда на борту, командир, перед тем как запускать двигатели, ещё раз посмотрел сводку погоды на предстоящие два часа полета. Всё было сделано по правилам. Но сюрпризов не удалось избежать.

Дело в том, что погода – это динамичный процесс, и она имеет свойство резко меняться. Через час после вылета самолёта в воздухе возникло такое, о чём два часа назад диспетчеры даже не подозревали. Они не могли отразить данное явление в своих сводках, потому что его попросту... не было; оно наступило, когда самолёт был уже в воздухе.

Около полудня самолет вышел на эшелон (порядка шести с половиной тысяч метров) и пошел на Пукальпу на северо-восток. Под ними были Анды, которые самолёт быстро преодолел, а далее начинались джунгли, причем одна сплошная полоса джунглей. Впереди по трассе замаячило что-то неладное: быстро развивающийся и моментально надвигающийся фронт грозы, и он формировался буквально на глазах. Естественно, в этой ситуации командир принял решение о манёвре. Но возможности выбора, когда вокруг тебя всё быстро меняется, были ограничены. Самолёт попал в зону жесточайшей турбулентности, его начало неистово трясти. С багажных полок, по свидетельству единственно выжившей пассажирки, сыпались вещи, рождественские подарки. Вокруг стало темно от грозовых облаков. В этот момент что-то произошло с двигателем на правом крыле (выжившая пассажирка успела это заметить). Перед происшествием была вспышка, а, значит, либо молния, либо вибрация могли вызвать замыкание электрических цепей или выброс керосина, отчего в двигателе возник пожар. Что точно произошло – сказать трудно. Но сработала аксиома: «погода сильнее самолёта». Сработала со всеми вытекающими чудовищными последствиями. Конструкция авиалайнера стала

разваливаться на части. Правое крыло разрушилось и его оторвало от фюзеляжа, что повлекло за собой катастрофическое разрушение всего корпуса.

Управление было потеряно. Самолёт вошёл в штопор и начал буквально распадаться на куски. Эти куски потом идентифицировали на площади в пятнадцать (!) квадратных километров. Пассажиров тоже раскидало. Все погибли, за исключением 17-летней девушки немецкого происхождения, ученицы средней школы, Юлианы Кёпке¹. Она была пристёгнута к креслу, которое упало на высокую подушку из ветвей и лиан, и это было чудо. Девушка получила многочисленные ранения, перелом ключицы, но была в состоянии двигаться. Десять дней она блуждала по джунглям в полном одиночестве, пока, наконец, не вышла к реке к людям. Это было спасение, ставшее настоящей сенсацией, вторым чудом в ее юной жизни. Мир пока еще не знал ее удивительную историю, ведь было высказано предположение, что самолет потерпел крушение над джунглями Суматры.

Позже о случившемся был сначала снят художественный фильм «Чудеса ещё случаются», а потом ещё и документальный фильм «Wings of hope» («Крылья надежды»). Первый из них шёл в прокате малым экраном (я смотрел его в начале 1980-х в кинозале «Дома Дружбы» на Калининском проспекте), второй можно легко найти и посмотреть в интернете. Этот документальный фильм снимался в 2000-х годах. В нем отражены воспоминания самой Юлианы Кёпке – о полете, о всеобъемлющем ужасе неминуемой смерти, о мытарствах в зловещих джунглях.

Кстати, обломки самолета лежат там до сих пор, их никто не забирал. Насколько мне известно, Кепке еще жива. Весной 2014 года она давала интервью CNN, комментируя случай с исчезнувшим малазийским самолётом МН-370.

Такой экскурс в историю той давней катастрофы нужен для того, чтобы установить некий определённый уровень профессионализма в изложении, в освещении аналитики авиационных происшествий. Этот экскурс необходим, прежде чем перейти к серьезному анализу катастрофы самолёта рейса МН-17, разбившегося 17 июля 2014 года над восточной Украиной.

¹ Джулиана Маргарет Кёпке (англ. Juliane Margaret Koeperke; 10 октября 1954, Перу) – единственная выжившая в авиационной катастрофе самолёта Lockheed L-188 Electra, произошедшей 24 декабря 1971 года. Самолёт упал с 3 тысяч метров в тропический лес, и в борьбе за жизнь Джулиана в течение 9 дней самостоятельно пробиралась сквозь джунгли к людям, имея глубокие резаные раны и перелом ключицы. Она выжила благодаря знаниям, которые получила от своего отца-биолога. По мотивам ее жизни были сняты фильмы (один художественный и несколько документальных). Кроме того, в 2011 году Джулиана Кёпке опубликовала автобиографическую книгу «Когда я упала с неба». – *Примеч. ред.*

Глава 2. «Боинг-777» рейс SU-270 по маршруту Москва-Бангкок. «Сама конструкция авиалайнера имеет предел прочности, и он был достигнут в том полете...»

После переезда в Голландию я оказался в авиационной индустрии, потому-то эта тема мне близка. Сначала были чартерные пассажирские перевозки, потом, в большей степени, грузовые. Само собой сложилось сотрудничество с ОКБ Антонова (речь идёт о конце 1990-х годов). Сам Олег Антонов умер в 1984 году, успев поднять в воздух «Руслан», не дожив до взлёта «Мрии».

В девяностых годах Генеральным Конструктором был преемник Антонова Пётр Васильевич Балабуев. Мы познакомились, стали сотрудничать. В марте 1997 г. он назначил меня техническим представителем ОКБ Антонова в Нидерландах, поручив открыть свой офис в аэропорту Схипхол (письмо-поручение № 001517 от 20.03.1997, исходящий номер 54/1563). Я стал летать сопровождающим по рейсу на «Русланах» (в авиации эта функция называется «flight manager»), познакомился со всеми руководителями высшего и среднего звена – от заведующих отделами до заместителя генерального конструктора, изучил изнутри украинскую «авиационную кухню».

Знания и контакты чрезвычайно помогли в июле 2014 года, когда над восточной Украиной разбился малазийский самолёт. Будучи подключенными к центральной диспетчерской сети, «антоновцы» оказались в курсе происходящих экспертиз и осмотров места катастрофы. Поэтому попытки американских экспертов скрыть, исказить подробные результаты с места катастрофы и анализ происшествия, не имели успеха, хотя официально «Антонов» был отстранён от расследования.

Трагедии с самолетом уже через несколько часов после катастрофы придали явно политический характер, мнение специалистов уже никого не интересовало. В таких случаях их мнение может только мешать, потому что обмануть профессионалов политическими лозунгами и заявлениями трудно. Инженеры с опытом расследования авиационных происшествий (а у «Антонова» он громадный) сразу видят суть дела. Результаты собственного анализа прошедшей катастрофы не доступны широкой публике, поэтому задача настоящего изложения состоит в том, чтобы кратко и точно передать информацию профессионалов о происшествии.

После авиакатастрофы 17 июля 2014 года прошло уже более пяти лет. Жизнь не стоит на месте. За эти годы произошло ещё несколько событий, которые во многом могут помочь разобраться в причинах авиакатастроф. Начну с самолёта того же типа, который потерпел катастрофу над Украиной – самолёта «Боинг-777». На нём летают многие авиакомпании.

Первого мая 2017 года «Аэрофлот» выполнял на «Боинг-777» рейс SU-270 по маршруту Москва-Бангкок. Пилоты получили перед вылетом самые последние метеосводки от диспетчерской службы, ознакомились с погодой по трассе. Полёт предстоял длительный, почти десять часов без посадки, поэтому было важно получить прогноз и метеосводку на это длительное время. Прогноз был благоприятным: всё чисто, нигде ни облачка. Полет начался спокойно, без тревог и нервозности.

На протяжении большей части трассы прогноз оправдывался: полёт шёл без происшествий. Но буквально за сорок минут до посадки в Бангкоке произошло совершенно неожиданное. Самолёт в тот момент находился в глубине сухопутной территории Таиланда. Под ним простирались горы и джунгли. Справа вдалеке виднелся Индийский океан. За те, без малого десять часов, которые самолёт находился в воздухе, над Индийским океаном в том районе успели произойти определённые метеорологические события, возникнуть изменения в погоде.

Стоит сказать, что район стыка суши и моря – потенциально опасный район, где можно ожидать любых сюрпризов. Над Индийским океаном вдали от берега развился высотный шторм. По-английски его называют «high altitude storm». С земли он не виден и не ощущается, потому что разыгрывается на большой высоте. Иногда такие шторма достигают чудовищной силы с возникновением зоны очень опасной для самолётов турбулентности. Возникшая турбулентность смещается, она не стоит на месте, быстро может оказаться вдалеке от своего первоначального очага. Опытные пилоты знают: это явление надо всячески избегать. По-английски его обозначают термином «catastrophic weather event». Сама турбулентность на радаре практически не просматривается. Её сгусток может иметь в диаметре несколько километров, и он смещается таким пятном, оставаясь на определённой высоте. Это как бы очаг, воздушный мешок с чередованием восходящих и нисходящих потоков. И не дай Бог попасть в этот мешок. Если чередование потоков воздуха слишком сильное – крылья оторвёт. Сгущённые струи воздуха бьют по корпусу подобно зверскому водопаду – не всякая конструкция такое выдержит.

Есть ли специальное техническое название у такого сгустка, у такого смещающегося очага? Разумеется. Он называется «a pocket of clear air turbulence», и сила его может быть любой. Поскольку он перемещается вдали от своего исходного источника, то небо в месте встречи с ним может быть ясным, без никаких признаков грозы. Отсюда и термин: *турбулентность при ясном небе*. Именно в такую турбулентность и попал борт SU-270 за сорок минут до посадки в Бангкоке.

Последствия были жуткими. Самолёт – многотонную машину – швырнуло как щепку. Потом ещё и ещё. Конструкция затрещала. У «Руслана» в болтанку скрипят крылья. Но в «Боинге» всё грохотало так, что и пассажирам, и экипажу невмочь было терпеть. Вещи выбросило с багажных полок, людей стало подбрасывать вверх-вниз, особенно детей. Их невозможно было удерживать на руках. Почти никто ещё не был пристёгнут, потому что до посадки было далеко. По всему салону летали личные вещи, кухонная утварь, которую не могли сдерживать стюардессы, какие-то принадлежности самолёта. Полный хаос! Люди стали получать травмы.

Всё это продолжалось много секунд подряд, что говорит о размерах очага турбулентности, который самолёт проходил со скоростью 250 метров в секунду. Область воздушной мясорубки растянулась на несколько километров. Заранее увидеть её на радаре было невозможно. Она стала для экипажа полным и неприятным сюрпризом. По счастью, на этот раз конструкция выдержала. Но почти три десятка пассажиров оказались ранеными, из них несколько – весьма тяжело (переломы ног, переломы рёбер). Внутренние панели салона были в крови.

После посадки в Бангкоке раненых госпитализировали, и «Аэрофлот» оплатил их лечение. У некоторых из пассажиров различные телекомпании брали интервью. Лица людей были перекошены от пережитого и боли, а глаза полны ужаса.

Спасть в такой тряске уже было чудом, а будь турбулентность немного сильнее, переломами конечностей дело бы не ограничилось. Сама конструкция авиалайнера имеет предел прочности, и он был достигнут в том полете.

Глава 3. Злосчастный рейс авиакомпании «FlyDubai» 19 марта 2016 года, или «Когда решает бухгалтер, а не лётчик-профессионал...»

Пассажирам рейса SU-270 повезло, но нас в этой истории интересует не счастливое окончание полета, а технический аспект: на стыке моря и суши уже после взлёта самолёта может возникнуть «catastrophic weather event», катастрофическое погодное событие, которое невозможно предсказать заранее.

Именно это произошло 19 марта 2016 года с рейсом авиакомпании «FlyDubai», выполнявшим рейс FZ-981 по маршруту Дубай – Ростов-на-Дону. На борту было 62 человека. Авиакомпания дешёвая, бюджетная. Такие компании вынуждены экономить на всём, потому что цена билета у них сведена к минимуму. Конечно, лучше пользоваться услугами дорогих авиакомпаний, но не все себе это могут позволить. Тот злосчастный рейс выполнялся на самолете «Боинг-737». Пилотировали его грек-киприот (командир корабля) и испанский лётчик (второй пилот).

Перед вылетом всё было как обычно. Экипаж связался с башней, получил метеосводку на ближайшие часы. Всё было благополучно, ничто не предвещало неприятностей. Время полета из Дубая на Ростов всего около трёх часов. Казалось, что может случиться? Но погода на стыке суши и моря, то есть ростовской степи и сразу двух морей – глубоководного Чёрного и мелководного Азовского – преподнесла свои сюрпризы. Пока самолёт находился в воздухе, погода в этом поистине «бермудском» треугольнике внезапно ухудшилась. Это было ощутимо только на высоте. Внизу всё было нормально. Над Ростовом на высоте нескольких километров завис очаг штормовой погоды, узел грозовой турбулентности. Это как раз то, что подпадает под понятия «high altitude storm» и «catastrophic weather event». В данном случае это не метафоры. Их надо понимать буквально.

Очаг непогоды носил локальный характер и концентрировался на определённом эшелоне, то есть на определённой высоте. Это был как бы слой, через который не пробиться, но выше вполне можно летать. Когда борт FZ-981, спустя почти три часа полета, подошел к Ростову, то обнаружил между собой и аэродромом слой непогоды. Решение нужно принимать быстро, но не самовольно. Пилоты связались по телефону со своей штаб-квартирой в Дубае. Там напомнили, что авиакомпания бюджетная, деньги надо экономить, поэтому посоветовали походить по «коробочке» вокруг аэродрома. Мол, через какое-то время шторм рассеется, и вы сможете сесть. Уходить на запасной аэродром не надо, – это лишние расходы: аэропортовые сборы, топливо, возня с пассажирами. Потерпите, подождите, побудьте лишний часок в воздухе. Потом сядете.

Таковы были инструкции штаб-квартиры. Привлечённый экипаж не посмел возразить. Возобладала точка зрения бухгалтеров, а не лётчиков-профессионалов, перед которыми стоит в первую очередь задача обеспечить безопасность самолёта, жизни доверенных им людей. Бухгалтерские соображения перевесили всё. Ах, не летайте на авиакомпаниях-банкротах или компаниях, которые экономят на всём. Они в решающий момент вас подведут.

Греческий пилот (командир корабля), между прочим, совершил должностное преступление. Перед ним, как перед командиром, стоит уставная обязанность думать только о безопасности воздушного судна, о жизни пассажиров и больше ни о чём. Он обязан по должности принимать решение, исходя только из этих соображений. Но для этого надо иметь мужество пойти наперекор начальству, которое тебя нанимает. В эпоху Ксеркса греки были способны на это. Но времена 300 спартанцев прошли. Нынешние греки не смеют перечить своим восточным хозяевам.

Поэтому на запасной аэродром не полетели. А он был – Краснодар. Расстояние не очень близкое – порядка 400 километров – но вполне достигаемое. Два других рейса, оказавшихся в тот момент над Ростовом, им воспользовались. Первым был рейс «Аэрофлота» из Москвы. Он взлетел буквально за полтора часа до этого, и метеопрогноз, выданный московской «башней», тоже никак не предвещал высотного шторма. «Аэрофлотовец» не стал искушать судьбу. Сделав круг над Ростовом, убедившись, что сквозь шторм не пробиться, он ушёл на Краснодар и благополучно сел там. Озлобленные пассажиры чертыхались, бранили командира, а потом, узнав подробности, благодарили, готовы были руки целовать.

Второй борт был из Праги – «Чешские Авиалинии». Он вышел чуть раньше, не получил никаких штормовых предупреждений (шторма на тот момент времени попросту не было), и тоже ушёл на Краснодар.

Был и третий самолёт – борт «Турецких авиалиний», вышедший из Стамбула. Тому было лететь ближе всего. Но, тем не менее, и стамбульская «башня» не смогла предугадать шторм. Самолёту дали разрешение на вылет, а через час над Ростовом уже висело «catastrophic weather event». Что было делать турку? Некоторые народы на Кавказе говорят, что турки глупы; есть даже такая уничижительная дразнилка: «Эх ты, турок!» Но одно дело предрассудки, а другое – истина. В тот раз турки проявили не соответствующую данному высказыванию мудрость: они не стали экономить, пытаясь выждать, не стали ходить вокруг Ростова «по коробочке». И Краснодар их тоже не заинтересовал. Они попросту развернулись в воздухе и вернулись назад в Стамбул. Дорогостоящее решение, но совершенно безопасное и, несомненно, правильное.

В воздухе над Ростовом остался только арабский борт. Вот уже и топливо стало иссякать. Экипаж встревожился: сколько можно ходить по «коробочке»? Позвонили в Дубай, доложили обстановку. Там тоже встревожились и сказали: «Садитесь! Идите сквозь шторм». Видимо, и Краснодар был уже недостижим.

Греческий командир и помогавший ему испанский пилот повели самолёт вниз сквозь шторм. Они вошли в этот слой адской турбулентности, в этот «мешок», где ничего не видно, не поймёшь, где низ, где верх, потеряли управление своим воздушным судном. Греческий командир перед самым столкновением с землёй тянул, согласно данным самописца, какую-то ручку на себя, пытался поднять самолёт, вытянуть его опять вверх, но было уже поздно. «Боинг-737» ударился о землю в нескольких сотнях метров в стороне от полосы. Все 62 человека, находившиеся на борту, погибли.

В Ростове тогда было много слёз. Память об этом горе ещё жива. Думаю, что надо остерегаться бюджетных авиакомпаний – это рекомендация для пассажиров. А для администраторов и пилотов: бойтесь плохой погоды, не играйте с ней в игры, погода всегда сильнее вас, она преподносит сюрпризы, может коренным образом измениться, когда вы будете уже в воздухе, тогда вы останетесь с ней один на один. Не шутите с погодой...

Соблюдается ли эта заповедь? Лётчики стараются её соблюдать, но не всегда это удаётся. Вот что произошло 28 декабря 2014 года в небе над Индонезией.

Глава 4. На борту было 162 человека: справиться со стихией пилоты рейса QZ 8501 по маршруту Сурабая-Сингапур не смогли...

Рейс по маршруту Сурабая-Сингапур выполняла малайзийская компания «Air Asia». Тип самолёта: Airbus 320. Номер рейса QZ 8501. На борту было 162 человека. Перед вылетом всё шло как положено. Пилоты получили прогноз погоды на ближайшие часы, и ничто не предвещало беды для полёта, продолжительность которого должна была составить около трёх часов. Диспетчеры дали борту разрешение на вылет.

Первые полчаса ничего особенного не происходило. Самолёт поднялся на установленную для него высоту порядка десяти тысяч метров и продолжил свой путь на Сингапур. Но минут через десять пилоты вдруг обнаружили на бортовом радаре прямо по курсу быстро нарастающее тёмное пятно. Это был высотный шторм, который развивался прямо на глазах, и которого час назад ещё не было. Стало ясно, что влетать в него нельзя. Лётчики увидели, что шторм локализован – он ограничен по вертикали определённой высотой – и решили попытаться подняться над штормом, пройти выше. Для этого надо было подняться на высоту примерно 12 тысяч метров. Пилоты запросили у диспетчеров разрешение совершить этот манёвр. Но в разрешении им было отказано, так как на этой высоте были уже другие самолёты, и это грозило вызвать столкновение.

Лётчикам рейса QZ 8501 ничего не оставалось делать, как начать войну с разраставшейся стихией. Они кинули машину влево, пытаясь обойти шторм по кромке влево. Но это была уже импровизация. Обычно она добром не кончается. В такой экстремальной ситуации трудно гарантировать, что все действия будут правильными, что самолёт не попадёт в боковой рукав шторма, который не виден на радаре, но в котором сосредоточен огромный объём энергии: он как бы «подпитывает» шторм. Бортовой радар может видеть центральный фронт нарастающей непогоды, но не его боковые ответвления.

Лётчикам рейса QZ 8501 не повезло. Пытаясь уйти от фронта шторма влево с некоторым повышением высоты, они влетели в зону турбулентности. Контроль над управлением воздушным судном был потерян. Машину начало швырять; подъёмная сила на закритическом угле атаки иссякла. Самолёт вошёл в штопор или что-то подобное ему, что вызвало непосильные нагрузки на конструкцию. Этих нагрузок конструкция не выдержала и начала разваливаться в воздухе. Тела пассажиров оказались раскинутыми на большом радиусе в акватории Яванского моря. Погибли все. Удалось найти 106 тел. Остальные остались не обнаруженными.

Характерной особенностью при мгновенной разгерметизации самолёта на большой высоте и при большой скорости, когда он начинает разваливаться в воздухе, является следующее: воздушный поток в прямом смысле слова срывает с людей всю одежду. Люди остаются только в нижнем белье. Вся остальная одежда оказывается сорвана порывом воздуха и удержаться на теле не может. Обнаруженные тела оказываются практически голыми. Их в таком виде и собирали по акватории Яванского моря. Обломки тоже не концентрировались в одном месте, их потом нашли на дне моря в разных местах. Вот что, оказывается, стихия может сделать с самолётом: она может разорвать его на части. История, происшедшая в 1971 году над Перу, в 2014 году повторилась над Индонезией. И оба раза виной было радикальное изменение метеоусловий в верхних эшелонах уже после взлёта самолёта. Справиться со стихией пилоты не смогли.

Быть может, всё дело в качестве подготовки пилотов, в плохом техобслуживании индонезийских самолётов? Приведу ещё один пример, на этот раз чисто европейский. И тоже совсем

недавний. Он произошёл уже после крушения самолёта рейса МН-17 над восточной Украиной – рейса, который нас главным образом интересует.

Глава 5. Дата полёта – 24 июля 2014 года. Место происшествия – область западной Африки над Мали. Падение произошло на самой кромке шторма

Дата полёта 24 июля 2014 года. Место происшествия – область западной Африки над Мали. Рейс выполнялся под флагом алжирской компании «Алжирские авиалинии» («Air Algerie»), но выполнялся силами испанской компании «SwiftAir», на их самолёте и с их экипажем. От алжирцев был только номер рейса АН 5017 и маршрут из Уагудугу (Буркина Фасо) в Алжир. У алжирцев в тот день не было подходящего самолёта, и они попросили испанцев выполнить для них этот рейс на своем самолете. Самолёт не новый, но полностью исправный MD-83. На борту находилось 116 человек. Из них 52 были гражданами Франции, которые летели через Алжир транзитом домой. Поэтому после катастрофы президент Франсуа Олланд объявил во Франции трёхдневный национальный траур.

До вылета всё шло совершенно обычным порядком, и ничто не предвещало беды. Но была одна маленькая деталь. Как описывалось выше – последний прогноз погоды, который экипаж получил на «башне» в Уагудугу, был выработан примерно за 2,5 часа до этого и на момент выдачи он уже устарел на два с половиной часа! Из прогноза явствовало, что небо по трассе чистое, проблем никаких нет, и лететь можно. Экипаж получил разрешение на вылет.

Минут через двадцать вышли на свой эшелон и взяли курс на северо-восток. Однако, минут через пять пилоты заметили на бортовом радаре тёмное пятно. Оно было прямо по курсу и увеличивалось в размерах. Сомнений не оставалось: прямо на их глазах развёртывается высотный шторм, «a catastrophic weather event», причём очень серьёзный. Пилоты прекрасно знали, чем это всё грозит. Поэтому они немедленно запросили разрешения у «башни» на облёт шторма манёвром слева. Разрешение было тут же выдано. Пилоты кинули машину влево, руководствуясь данными бортового радара. Это движение штурвалом они, по расшифрованным данным «чёрного ящика», повторяли трижды, стремясь избежать лобового столкновения с фронтом грозы. Манёвр, можно сказать, почти удался. Об этом свидетельствуют данные спутникового наблюдения, зафиксировавшего момент крушения: падение произошло на самой кромке шторма.

В англоязычных отчётах это фигурировало под названием «the edge of the storm» или «the margin of the storm». К сожалению, как уже упоминалось, по кромке гуляют боковые ответвления, рукава шторма, которые не видны на радаре, но в которые не дай Бог никому попасть. Содержащейся в них энергии может быть не меньше, чем во фронте, и они столь же опасны. Правда, есть всегда шанс их избежать, если повезёт. А при фронтальном вхождении в грозу избежать туч, молний и турбулентности невозможно.

Пилоты, разумеется, выбирали манёвр. Есть сведения, всплывшие в ходе расследования через четыре дня после катастрофы, что они в момент нарастания кризиса, теряя драгоценные минуты, связывались с диспетчерской башней в Буркина Фасо и пытались получить разрешение на полный разворот самолёта с возвращением назад. Это было бы самым разумным, хотя и самым дорогостоящим вариантом действия. Но по не совсем понятным причинам шанс был упущен. После катастрофы один из «чёрных ящиков» (тот, который записывал устные переговоры в кабине, речь пилотов) был повреждён, считать с него не удалось ничего. Эксперты установили, что неисправность в самописце была ещё до полёта, а не была вызвана крушением. Но запись у диспетчеров подтвердила, что вариант возвращения назад рассматривался. Почему же экипаж не принял нужных действий, не вернулся? Почему повторилась ситуация над Ростовом, когда турецкий борт развернулся и ушёл назад, а арабский борт разбился? – Тут

надо знать внутреннюю «кухню» гражданских авиационных перевозок, чтобы это объяснить. Всё дело, как всегда, в деньгах.

Владение авиакомпанией по своему характеру есть технически сложный и рискованный бизнес. Многие не справились и разорились. Погибла прославленная «Pan American». В 1991 году я видел в Схипхоле, как самолёты этой авиакомпании заканчивали свои последние рейсы. Разорилась «Alitalia», которую под шумок, в нарушение норм рыночной экономики, выручало своё правительство. Неожиданно рухнула, причём с треском, швейцарская «SwissAir». Вопрос: как могли провалиться цивилизованные, технически развитые швейцарцы? – остался без ответа. Совсем недавно пошли кверху брюхом английский «Monarch» и германский «Air Berlin». О банкротстве многочисленных авиакомпаний России и их закрытии я вообще не пишу. Лучшим примером служит близкий к правительству Москвы и находившийся под его покровительством «Атлант-Союз», от которого не осталось и следа.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.