

О чем гласят утекшие в сеть материалы расследования катастрофы Ту-154

24 мая, министр обороны Сергей Шойгу заявил о том, что расследование катастрофы самолета Ту-154 над Черным морем практически завершено и в ближайшее время будет опубликовано. Вместо этого в анонимном Telegram-канале «Капитан Врунгель», автор которого аттестует себя как инсайдера в жизни вооруженных сил, появились сканы документа, содержащего краткое изложение хода и причин событий, разыгравшихся под утро 25 декабря 2016 года в районе Сочи.

Документ представляет собой справку, составленную в начале мая 2017 года по материалам расследования, прошедшим через аппарат начальника Службы безопасности полетов авиации вооруженных сил Сергея Байнетова.

Полной уверенности в том, что перед нами действительно официальные материалы расследования, быть не может. На документах нет «шапок» и подписей, по которым можно было бы сделать выводы о статусе документа, его адресате и правильности оформления.

Однако источники, близкие к военному ведомству, уклонившись от спекуляций на тему подлинности материалов утечки, отмечают, что документ по стилю и характеру изложения «в точности такой, как и пишутся в подобных ситуациях».

Уже после сдачи материала, появились сообщения о том, что Минобороны подтвердило причины катастрофы, изложенные в документе.

Тем более что выводы документа отнюдь не сенсационны и в частном порядке сообщались почти сразу после катастрофы. Другой вопрос, что они могут оказаться

неприятны для руководства Минобороны.

Документ систематически представляет развитие катастрофы как результат утраты командиром воздушного судна (КВС) Романом Волковым «картинки», начиная с затруднений на рулежке, когда он не мог установить курс взлета, и до самого момента касания с водой.

Уже на разгоне Волков продолжил, как отмечено в справке, «эмоционально запрашивать экипаж» о взлетном курсе. Далее, на высоте 157 метров он дает команду убрать закрылки (оговоренная высота – 500 метров), отдав от себя колонку управления. Это привело к тому, что самолет «просел» и перешел в снижение. Далее Волков взял штурвал на себя и сделал резкую перекладку по крену влево.

В материале указано, что на данной высоте (90 метров) при крене 27 градусов вывод самолета из снижения без столкновения с водой уже не обеспечивался. После этого командир воздушного судна (КВС), уже на высоте 34 метра, резко вывернул штурвал вправо и отдал его от себя.

«Отсутствие адекватной реакции КВС на доклады членов экипажа, звуковые и световые сигналы, а также упущение контроля за параметрами полета привели к последующему снижению самолета и его столкновению с водной поверхностью», – гласит текст.

«Причиной катастрофы Ту-154Б-2 явилось нарушение пространственной ориентировки (ситуационной осведомленности) командира воздушного судна, приведшее к его ошибочным действиям с органами управления воздушным судном, в результате которых самолет на этапе набора высоты перешел на снижение и столкнулся с водной поверхностью», – делается вывод в материале.

В качестве возможных факторов, катализировавших это состояние КВС, помимо особенности конструкции прибора ПКП-1, приведены два психофизиологических аспекта.

Первый – это «чрезмерное нервно-психическое напряжение, обусловленное сочетанием ряда ситуационных профессионально-психологических стрессовых факторов на фоне естественного эмоционально-физиологического утомления». Второй – «отсутствие устойчивых навыков в распределении внимания и выдерживании заданных параметров полета».

Далее приведен длинный список выявленных нарушений по подготовке к полетам, из которого следует, что она в течение ряда месяцев проводилась скомкано в связи с большим объемом решаемых экипажами военно-транспортной авиации задач. В частности, экипаж Волкова в нарушение правил был собран из специалистов более чем двух экипажей, относящихся к разным эскадрильям. Целый ряд обязательных пунктов подготовки и контроля экипажа не выполнялся.

«Авиационному происшествию способствовали упущения в контроле организации полетов, объективного контроля и летно-методической работы руководящим составом 800-й авиационной базы особого назначения и командования ВВС Главного командования ВКС», – заключается в документе.

Автор телеграм-канала заявил, что выводы нужно читать не только буквально (хотя они довольно прозрачны и по формальным показателям), но и между строк. С этой точки зрения, документ, по сути, сообщает, что экипажи, летающие в Сирию, буквально «заезжены» до предельной степени усталости и потери адекватности восприятия обстановки. К квалификации летчиков претензий в такой ситуации выдвигаться не может, да и не в ней дело.

«Военно-транспортная авиация оказалась не готова к масштабным вызовам, которые перед ней поставила задача по организации непрерывного воздушного моста в Сирию. Проблема в комплексе, нехватка подготовленных экипажей, устаревшая система подготовки и контроля, наплевательское отношение командования к режиму труда и отдыха экипажей. Грядущие отставки в ВКС РФ (которых не избежать) вряд ли помогут преодолеть эту проблему», – заключил автор.

(www.lenta.ru)