

Александр Михайлов

**Две  
авиакатастрофы:  
под Ярославлем и  
под Смоленском**

**Александр Григорьевич Михайлов**  
**Две авиакатастрофы: под**  
**Ярославлем и под Смоленском**  
Серия «Геополитика», книга 10

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=69230887](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=69230887)*

*SelfPub; 2023*

### **Аннотация**

По ряду расследований авиационных катастроф заключения МАК оспаривались. Среди них такие трагедии как гибель хоккейной команды "Локомотив" в 2011 году при взлёте самолёта в аэропорту под Ярославлем и трагедия с самолётом президента Польши Леха Качиньского и высокопоставленной польской правительственной делегацией при посадке на аэродром под Смоленском в 2010 году. В книге изложены обстоятельства, которые вызывают сомнения в заключении МАК. В связи с тем, что бывшего руководителя МАК заменил новый руководитель, возникла реальная возможность дополнительного расследования указанных трагедий.

# Александр Михайлов

## Две авиакатастрофы: под Ярославлем и под Смоленском

*Межгосударственный авиационный комитет (МАК) – исполнительный орган межгосударственного Совета по авиации и использованию воздушного пространства СНГ.*

С момента образования МАК его возглавляла Т.Анодина, которую на январском (2023 г.) совещании Совета заменили, предложив ей должность почётного президента Совета с правом совещательного голоса. Вместе с кадровым решением на совещании утверждена новая редакция Положения о Совете по авиации и использованию воздушного пространства, Положения о Межгосударственном авиационном комитете (МАК), пакет документов, регулирующих его финансовую деятельность. И это вполне понятно: за тридцать лет проблем в МАК поднакопилось.

Однако в спокойный ход смены персонала вмешалась информационная структура, которая в опубликованной статье разбавила бюрократическую переписку о МАК, видимо с определённой целью, сведениями из прошлого: что новый руководитель МАК с 1993 года был пилотом “Трансаэ-

ро” (кстати, весьма неплохой по сервису на борту была компания), что в 2019 году, когда тот был в должности замглавы Росавиации, Председатель правительства Д.А.Медведев объявил ему выговор. Но свою должность он покинул только по истечению контракта лишь в прошлом (2022) году. С какой целью упоминать выговор от Д.А.Медведева? Значит, в этом есть смысл.

Добавим сведения: область профессиональных навыков Т.Анодиной – радиотехнические, радиолокационные аспекты эксплуатации воздушных судов и управление их движением в гражданской авиации. Её семья руководила и владела частной авиакомпанией “Трансаэро” (лётная деятельность компании прекращена в 2015 году). Бывшая руководитель МАК располагает широким кругом международных контактов; высшее образование получила на Украине, во Львове, в 1961 году.

Напомним, деятельность МАК связана, в том числе, с расследованием авиационных катастроф. Бывали случаи, когда выводы МАК по результатам своего расследования вызывали обоснованные сомнения. Например, родственники двух погибших пилотов пытались обжаловать в Московском городском суде выводы МАК, определившего непосредственной причиной катастрофы при взлёте самолёта, в которой в 2011 году погибла хоккейная команда ярославского “Локомотива”, ошибочные действия экипажа самолёта.

Судебные инстанции отказались принять их иск, сославшись на соглашение Правительства РФ по МАК, согласно которому председатель МАК и его заместители, являющиеся гражданами России и должностными лицами в ранге руководства федерального министерства (при обязательности исполнения решений МАК в России), не подлежат судебной ответственности в РФ. В итоге, в стране функционировал эдакий экстерриториальный орган, определяющий использование воздушного пространства России и иные авиационные дела, такие как сертификация гражданской авиационной техники, гражданских аэродромов, но без привлечения к ответственности за возможные нарушения и ошибки его должностных лиц в РФ.

В момент авиакатастрофы в Ярославле 7 сентября 2011 года шёл первый день Мирового политического форума, участие в котором приняли, в частности, первые лица государств: Президент РФ Д.А.Медведев, Президент Турецкой Республики А.Гюль (соратник господина Р.Т.Эрдогана), а также известные политические и общественные деятели, например: З.Бжезинский. На форуме обсуждались принципиальные для мира вопросы: “Глобальная безопасность и локальные конфликты”, “Богатые и бедные: где справедливость?”.

Произошедшая трагедия не могла не сказаться на ходе принципиальных дискуссий и моральном состоянии участников форума. В трагедии погибла любимая команда Яро-

славля, в ней было много известных в хоккейном мире хоккеистов. Команда Ярославского “Локомотива” вылетала в тот день на игру с Минским “Динамо”.

Вместо запланированного матча во Дворце спорта в Минске прошла церемония памяти по погибшим хоккеистам с участием Президента РБ А.Лукашенко, который сам играет в хоккей и является покровителем хоккея Белоруссии. Он не участвовал в политическом форуме в Ярославле, хотя часто посещал и Ярославскую, и ряд других областей РФ по своему усмотрению.

Результаты расследования МАК причин, по сути, необъяснённой во всех её деталях авиакатастрофы, если реконструировать трагедию по ним, сводятся фактически к констатации следующего. А именно, в полукилометре от торца (окончания) взлётной полосы аэродрома (длиной 3 км), с обычного грунта (вероятно, сбив при этом посадочные прожекторы) якобы выполнял взлёт региональный пассажирский самолёт (взлётный вес 54,0 тонны). Экипаж самолёта отклонил элементы управления подъёмной силой крыла в недопустимое, по всем авиационным регламентам, их положение при взлёте. При этом пилоты преодолевали с большими усилиями эргономическое сопротивление, заложенное в систему управления самолётом Як-42. Якобы в этих целях пилоты упирались ногами в тормозные педали, чтобы прикладывать большие физические усилия для притягивания штурвалов на себя и удержания их в таком положении на

взлётном режиме работы двигателей самолёта (?). Исходя из представленной картины катастрофы, МАК заключил, что вина за неё полностью лежит на экипаже самолёта.

Подобное заключение МАК по итогам его расследования и дало основание родственникам пилотов, хотя и безрезультатно, оспаривать это заключение. В настоящее время уже не доступны широкой аудитории записи “чёрных ящиков” самолёта, но ещё доступна звукозапись в кабине экипажа, возможно, несколько “облегчённая” версия по полноте фиксации параметров самолёта при его разбеге по взлётно-посадочной полосе (ВПП) для взлёта.

Вполне вероятно, что данное расследование в МАК проводили лица с недостаточной квалификацией. Однако качество подобного расследования создаёт почву для сомнений в результатах расследований МАК и по другим, особенно, резонансным катастрофам. В частности, на аэродроме под Смоленском 10.04.2010 года потерпел катастрофу самолёт ТУ-154М, в которой погиб Президент Польши Лех Качиньский с супругой, влиятельные политики Польши, почти всё высшее военное командование страны, общественные и политические деятели. По сути дела, состав делегации говорил о предстоящем историческом замирении Польши и России. Вместо замирения произошла жуткая трагедия, которая объективно не принимается ни родственниками Леха Качиньского, ни многими другими поляками.

К слову, установление добрых отношений между Поль-

шей и Россией позволило бы создать ещё в 2010 году торгово-экономическое пространство и пространство безопасности, которое включало бы в себя Россию, Польшу, Германию. В Польше присутствует мнение о наличии злого умысла в качестве причины авиационной катастрофы. Возможно, кому-то мешала подобная перспектива добрых отношений в Европе, которая была перечёркнута трагедией. Подобное предположение о злом умысле требует, конечно, прямых либо косвенных подтверждений возможности технически осуществить подобное злодеяние.

По результатам расследования вина за катастрофу возложена на пилотов. Возможно, так оно и есть, в данном случае. Но когда, через несколько месяцев, при другой не досконально объяснённой катастрофе в Ярославле по результатам расследования МАК её причиной названы исключительно ошибки пилотов, то возникает реальный повод либо соблазн считать расследования МАК и в других случаях недостаточно компетентными, что порождает сомнения, перерастающие в фобии.

В этой связи, будет правильным новому руководству МАК провести служебное расследование всех обстоятельств резонансных авиакатастроф. Желательно, провести также повторные расследования их причин (в авиации России достаточно квалифицированных кадров). А в случае наличия злого умысла – он должен быть обнаружен.

*В таком же контексте, вызывает интерес казус от-*



существования расследования МАК либо его участия в международном расследовании по факту гибели малазийского Boeing-777 в небе над Украиной 17 июля 2014 года. Расследование Украина “передала” Нидерландам (?), которые дополнили авиационное расследование катастрофы созданием Совместной следственной группы (для уголовного преследования виновных) из представителей Нидерландов, Бельгии, Австралии, Малайзии при участии Евроюста и Украины. Последняя не предоставила данные со своих гражданских и военных радаров в момент катастрофы, кроме всего прочего, сразу исчез украинский диспетчер, ведущий этот трагический рейс до момента гибели авиалайнера. США не предоставляют снимки катастрофы самолёта, хотя их спутниками тогда было “напичкано” околоземное пространство, ссылаясь до сих пор на секретность(?).

Странная расследовательская деятельность продолжается без малого 9 лет, а родственники погибших 298 человек не получили даже материальной компенсации своих утрат. Хотя виновная сторона в использовании авиационного маршрута в своём воздушном пространстве над районом интенсивных боевых действий (Украина), по сути дела, обязана была бы выплатить компенсацию за гибель пассажиров, экипажа и авиалайнера.

Участие МАК (которое не состоялось) в расследовании авиакатастрофы в небе Украины изначально было обосновано, так как Украина являлась участницей соглашений

*о гражданской авиации, об использовании воздушного пространства, заключённых в рамках СНГ. Украина вышла из соглашений только в 2021 году.*

## Авиакатастрофа под Ярославлем

Авиакатастрофа под Ярославлем, в которой погибла вся хоккейная команда ярославского “Локомотива”, отнесена официальным расследованием МАК (Международным авиационным комитетом) полностью на ошибки в действиях экипажа самолёта. Представленные для публичного изучения материалы МАК по катастрофе должны иллюстрировать такой вывод, но они не проясняют наличие ряда неясностей организационно-технологического порядка, в том числе, в публичных материалах. При определении причины авиакатастрофы не нашли однозначного объяснения ряд обстоятельств.

Так, вина за инициативу продолжения взлёта после пересечения торца взлётно-посадочной полосы, если познакомиться с официальными материалами, возложена на второго пилота и на психологию командира корабля и бортмеханика, которые подчинились его “команде”, так как непосредственно при пересечении торца ВПП командир корабля вернул колонку штурвала за нейтральное положение, а бортмеханик убрал взлётный режим двигателей. Из расследования МАК следует, что именно второй пилот якобы мог давить на педали тормоза (?) с самого начала взлёта самолёта.

Вина бортмеханика состояла в том, что он озвучивал “нарастание скорости” самолёта после перевода двигателей на взлётный режим, как при штатном взлёте, хотя скорость по объективным данным практически не изменилась, чего не могло быть. Фактическая скорость была на 10 км в час меньше в начале взлёта и на 20 км в час меньше в конце ВПП по сравнению с теми цифрами, что называл бортмеханик в предоставленной звукозаписи. А при скорости 220 км в час фактическая скорость и озвученная бортмехаником полностью совпали (?). При достижении скорости в 220 км в час с переводом двигателей на взлётный режим их работы в течение 12 секунд фактическая скорость самолёта практически не изменилась, достигнув на торце ВПП всего лишь 223 км в час, при этом бортмеханик озвучивал нарастание скорости, как при штатном взлёте: 230 км в час, 250 км в час.

В расследовании МАК предполагается, что именно бортмеханик произвёл перевод двигателей на взлётный режим повторно уже после пересечения торца ВПП (?), перед этим он сбросил обороты двигателей на “малый газ”. Самолёты вне ВПП не взлетают!

Остаётся неясным: был ли исправен индикатор скорости, который давал разброс ошибок измерений скорости, и почему ошибка в измерении скорости выросла при переходе на взлётный режим двигателей и достигла 20 км в час, если судить о скорости по репликам бортмеханика в представленной МАК записи взлёта самолёта? В материалах расследова-

ния МАК озвученная бортмехаником скорость и фактическая скорость по данным объективного контроля различаются на 10, 15, 20 км в час и полностью совпали по неизвестной причине на скорости 220 км в час.

По заключению МАК командир воздушного судна (КВС) виновен в продолжение взлёта при пересечении торца ВПП (?), не дав команды о прекращении взлёта и отключении двигателей. Вина КВС и в повторном переводе колонки штурвала “на себя” в положение для взлёта (?) уже после пересечения торца ВПП, команде “взлётный”, переводу стабилизатора и рулей высоты на большие углы, то есть вина в действиях якобы для взлёта самолёта уже вне ВПП (?).

Сомнение вызывает и такое обстоятельство, что опытный КВС не оценил ситуацию с взлётом самолёта, который проходил не штатно, и не прекратил взлёт самолёта ещё на ВПП, хотя у него было достаточно времени для оценки ситуации. Кроме того, он лично прилагал при взлёте более чем удвоенные усилия к колонке штурвала по сравнению с усилиями при штатном взлёте, что не могло быть им не отмечено как сбой систем самолёта.

Кроме того, один или оба пилота якобы нажимали на тормозные педали (?), что создавало торможение в процессе всего взлёта самолёта. Если торможение было постоянным, то покрышки колёс шасси на такой скорости должны были бы даже дымить от трения. В кабине экипажа самолёта Як-42Д есть индикация работы тормозной системы шасси.

Каким образом нарушение работы тормозной системы оказалось незамеченным экипажем?

Вот так выглядит реконструкция развития катастрофы на основе представленных материалов и заключений МАК. В истории мировой авиации нет случаев, когда самолёт такого класса, как Як-42Д, взлетал с пассажирами на борту не с взлётно-посадочной полосы, длиной в 3000 метров, а за её пределами, да ещё на удалении 450 метров от торца ВПП.

При взлёте самолёта есть такие параметры, как скорость принятия решения о продолжении взлёта (то есть, о продолжении взлёта либо о его прекращении) и точка отрыва от ВПП. Эти параметры однозначно определяют, что при прекращении взлёта уже после их достижения самолёт выкатывается за пределы ВПП, так как ему не хватает оставшейся длины ВПП для торможения. Любое выкатывание – это предпосылка к авиационному происшествию с возможной поломкой авиатехники или даже к катастрофе, то есть к человеческим жертвам. Однако выкатывание самолёта за пределы ВПП ничего общего не имеет с взлётом вне ВПП. За пределами ВПП самолёты, тем более такого класса, не взлетают!

Экипаж ещё до пересечения торца ВПП не мог не осознать неуправляемость самолёта. При неуправляемости самолёта на земле его взлёт прекращается с момента осознания такой ситуации, так как неуправляемость самолёта при

нахождении на земле нанесёт меньший урон, чем неуправляемость в воздухе. Каким образом экипаж узнал о неуправляемости самолёта?

Констатируем, взлётный вес самолёта был нормальный: на самолёте была только хоккейная команда и хоккейная амуниция. Полёт совершался по маршруту Ярославль-Минск, для которого не требуется много топлива. Поэтому при любом раскладе взлётные характеристики самолёта при выполнении данного полёта были стандартными. Отсюда и упрощённая подготовка экипажа к полёту. Центровку самолёта экипаж рассчитал в уме, принял решение стартовать с движения (нормальная практика, учитывая, что длина ВПП на данном аэродроме большая) и с использованием номинального режима двигателей. Экипажи стараются равномерно вырабатывать ресурс двигателей по режимам их работы (обычная практика).

При достижении расчётной скорости при взлёте не произошло отрыва передней стойки, поэтому командир корабля логично перевёл двигатели на взлётный режим, то есть добавил тяги двигателей. После этого самолёт должен был быстро добрать скорость, “поднять нос”, что увеличивает подъёмную силу, и взлететь. Длины оставшейся ВПП было более чем достаточно. Однако самолёт даже на взлётном режиме не поднял штатно переднее шасси и носовую часть самолёта так, чтобы аэродинамика самолёта соответствовала взлёту. Вот с этого момента, это через две-три секунды после выхо-

да двигателей на взлётный режим, все члены экипажа поняли, что самолёт неуправляем, то есть техника действует не штатно.

С увеличением тяги двигателей должно было ощущаться ускорение из-за нарастания скорости, которое каждый человек чувствует своим телом. Однако ускорения не было, скорость самолёта на взлётном режиме практически не менялась. При этом если пользоваться официальными материалами, бортмеханик называл цифры нарастания скорости, как при штатном взлёте (?). Из официальных заключений следует, что скорость не нарастала в результате торможения шасси, а из-за пикирующего воздействия нос самолёта не поднимался. Именно это и означает нештатное “поведение” самолёта, то есть его неуправляемость.

Экипаж при отсутствии достаточной подъёмной силы при достижении расчётной скорости отрыва, перейдя на режим взлётной тяги двигателей, фактически выполнил тест на управляемость самолёта. Самолёт был неуправляем, так как не наступили штатные последствия при переходе на взлётный режим работы двигателей. Получается, что экипаж располагал необходимым временем (12 секунд) для осознания неуправляемости самолёта ещё на ВПП, но продолжал взлёт. Кроме того, КВС прикладывал усилия, превышающие обычные усилия на колонку штурвала более чем в два раза. КВС не мог не классифицировать данный факт как нарушение управляемости самолёта.

Учтём следующее, при поднятии носовой части самолёта нарастает подъёмная сила, что при работе двигателей на взлётном режиме, то есть при максимальной их тяге, приводит к отрыву от земли. Учитывая, что самолёт “взлетел” только через 450 метров после торца ВПП, можно предположить, что нос самолёта не был поднят и все три члена экипажа, сидящие в кабине плечом к плечу, наблюдали край ВПП.

По официальной версии МАК получается, что весь экипаж сознательно продолжил взлёт уже за пределами ВПП: была дана команда “взлётный”, двигатели повторно вывели на взлётный режим, увеличили угол стабилизатора (9,5 градусов), пилоты потянули штурвалы на себя с усилием больше 70 кгс, отклоняя рули высоты на 14 градусов вместо положенных 9-10 градусов, для этого они ногами упирались в тормозные педали. Все эти действия экипаж совершил вне ВПП и при осознании факта неуправляемости самолёта ещё при его разбеге по ВПП. Отказ от продолжения взлёта практика нежелательная и редкая, но стандартная по действиям экипажа.

Очередная неясность с взлётом с грунта за пределами ВПП. Самолёт достиг скорости отрыва, но не взлетал ещё 450 метров. При этом пилоты, по официальной версии, со всей силы тянули штурвалы на себя, нарушая все мыслимые и немыслимые инструкции и регламенты, что привело к увеличению аэродинамического качества самолёта. В результа-



те действий экипажа элементы крыла по увеличению подъёмной силы вышли на запретные уровни при взлёте. Но самолёт не взлетал. Почему же самолёт “взлетел” через 450 метров движения по грунту?

Можно констатировать, что сцепление шасси с грунтом меньше, чем сцепление с бетоном ВПП. На влажном или травяном грунте пикирующий момент снизился за счёт уменьшения силы торможения при снижении сцепления колёс шасси с поверхностью, и самолёт получил импульс на опрокидывание: он сначала поднялся вверх, затем при резком снижении напора воздуха, а значит и подъёмной силы, потерял высоту и рухнул. Это, судя по всему, был не “взлёт”, а опрокидывающее действие подъёмной силы на самолёт при достигнутой скорости его движения по земле с работающими двигателями и возникшем аэродинамическом качестве самолёта при поднятии его носовой части в результате снижения силы торможения на грунте.

Если экипаж не выполнял взлёт вне ВПП, то зачем пилоты тянули штурвалы на себя? Экипаж, возможно, со всей силы старался давить на педали, чтобы затормозить самолёт, который двигался со скоростью двести километров в час на наземные препятствия. Пилоты вынужденно тянули на себя штурвалы, стараясь таким образом увеличить давление всем своим весом на ножные педали тормозов самолёта, фиксируя ноги на педалях. Ничего другого, кроме попытки остановить самолёт, экипаж сделать не мог. При таком варианте

событий, остаётся одна существенная технологическая неясность по поводу работы двигателей: почему экипаж не смог отключить работающие на взлётном режиме двигатели, если экипаж отказался от взлёта? Ответа на подобный вопрос нет.

Выводы расследования МАК, по сути дела, сведены к констатации следующего: в полукилометре от взлётной полосы аэродрома, с неподготовленного грунта выполнял взлёт региональный пассажирский самолёт с пассажирами на борту (взлётный вес 54,0 тонны), экипаж которого отклонил элементы управления подъёмной силой крыла в недопустимые их положения для взлёта (в нарушение технологии взлёта самолёта любого типа), преодолевая заложенные в систему управления данным типом самолёта эргономическое сопротивление. Якобы в этих целях пилоты упирались ногами в тормозные педали, чтобы прикладывать большие физические усилия для притягивания штурвалов на себя и удержания их в таком положении на взлётном режиме работы двигателей. Вот такова официальная версия расследователей МАК по данной авиакатастрофе.

Официальные материалы МАК, которые были использованы в данном тексте, находились по следующим адресам:

[http://www.mak.ru/russian/investigations/2011/final\\_ra-42434.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2011/final_ra-42434.pdf)  
[http://www.mak.ru/russian/investigations/2011/materials\\_ra-42434.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2011/materials_ra-42434.pdf)

Эти материалы были ранее доступны для ознакомления,

в настоящее время, на 2023 год, – они недоступны.

Катастрофа авиалайнера польского президента

К трагедиям приводят, как показывает жизнь, неблагоприятная совокупность сразу нескольких факторов, причин. Кроме того, есть ещё злой умысел, который может прикрываться якобы случайной последовательностью технических сбоев либо, так называемым, человеческим фактором.

По результатам расследования катастрофы польского правительственного самолёта МАК также предоставил, в частности, звуковую запись происходящего в момент трагедии в кабине экипажа самолёта, которая (запись) формально подтверждала, что экипаж находился под психологическим давлением и были помехи работе экипажа самолёта. Однако такое давление и вмешательство словами в действия экипажа не могут привести к катастрофе.

Самолёт Ту-154М очень хороший по своим лётным качествам самолёт. Аэродром посадки под Смоленском является военным и не оснащён техническими средствами больших аэропортов. Но тяжёлые самолёты, класса Ту-154М, с него летают. Незадолго перед правительственным бортом стандартную посадку совершил другой польский самолёт-лидер, проверив аэродром. Погодные условия в момент посадки правительственного Ту-154М оказались сложными – была плохая видимость.

Однако плохая видимость является предпосылкой к сложностям при посадке, но не к катастрофе. Самолёт может “уй-

ти на второй круг” и снова попытаться приземлиться либо уйти на запасной аэродром. Из публичных данных было не ясно: совершал экипаж посадку или действовал по алгоритму “ухода на второй круг”. Из переговоров в кабине следовало, что экипаж сделает попытку зайти на посадку, прежде чем откажется от неё из-за метеоусловий, хотя диспетчер аэродрома сразу предлагал уход на запасной аэродром. Вероятней всего, определив по-факту сложность посадки, экипаж стал переводить самолёт в режим взлёта для выполнения “второго круга” (стандартное перемещение самолёта в районе аэродрома для повторной посадки) либо для ухода на запасной аэродром.

Самолёт Ту-154М имеет высокую энерговооружённость, а сама технология “ухода на второй круг” также стандартна. При наборе высоты, особенно при более резком наборе высоты, из положения горизонтального движения самолёта, тем более из траектории его снижения, происходит некоторое “проседание” самолёта по высоте. У Ту-154М очень хорошее аэродинамическое качество, но он относится к тяжёлым самолётам. В этой связи просадка самолёта, конечно, составила несколько метров. Это могло стать роковой причиной столкновения с землёй при её близости. Однако опытный командир корабля не стал бы резко набирать высоту, исключение могло быть при неожиданном появлении препятствия. В документах МАК упоминалось, что таковым было высокое дерево как раз на траектории захода самолёта для

посадки. Но высоких препятствий там не должно быть, так как это район подхода к ВПП аэродрома. Можно предположить, что от дерева до торца взлётно-посадочной полосы было достаточное для безопасности полётов расстояние.

На высоте столкновения с деревом подготовленный к посадке самолёт должен был лететь уже с выпущенными шасси и его скорость была бы близка к посадочной скорости – примерно 230-250 км в час для Ту-154М. Даже при столкновении с деревом на такой скорости массивный самолёт не мог резко изменить траекторию своего движения, перевернуться и сильно разрушиться (а дерево самолёт просто “срубил” бы). Получается, скорость у Ту-154М в момент соприкосновения с землёй была выше посадочной, что привело к значительному разрушению прочной конструкции авиалайнера при столкновении с землёй. Объяснением высокой скорости может быть неверная оценка экипажем реальной высоты самолёта относительно ВПП, вызванная техническим и человеческим фактором плюс, вполне вероятно, локальным рельефом местности и существенным отличием состояния атмосферы, любого происхождения, в точке определения высоты самолёта к ВПП посадки от её состояния непосредственно на аэродроме.

Таким образом, главным доводом, который заставляет рассмотреть авиакатастрофу под углом возможного наличия злого умысла, является отказ польской стороны подписать документ о её согласии с выводами расследования МАК.

После подписания (признания) заключения МАК разрушенные в результате катастрофы элементы конструкции самолёта были бы переданы Польше. Конечно, после неоднозначных выводов МАК по авиакатастрофе в Ярославле становится более понятной позиция польской стороны. В этой позиции есть не только горечь трагедии, но, возможно, и иная причина.

Такой причиной вполне мог стать злой умысел, вызванный геополитическим противостоянием. Чем больше проходит времени с момента катастрофы, тем более явными становятся её опасные последствия. Суть злого умысла давно известна. Объединение Германии, Польши, России в Европе, которое в тот год могло состояться по итогам визита президента Польши Л. Качиньского в РФ, абсолютно не устраивало определённые силы, в частности, англосаксов (к ним сегодня отнесём и “афроамериканцев”, и представителей иных этносов, обслуживающих диктат “глобалистов”).

Визит президента Польши Леха Качиньского мог позитивно изменить геополитический расклад в Европе, при котором современное опасное положение в ней просто бы не сложилось. Геополитическая ставка была слишком высока: либо мир и развитие Европы, либо опасная конфронтация. Дальнейший ход событий подвёл Европу к пропасти масштабной войны.

При таких ставках, возможно, визит польской делегации должен был быть сорван либо непосредственно до полёта,

либо в дальнейшем после возвращения делегации. Не хочется принимать версию, что какая-либо сторона могла планировать авиакатастрофу с первыми лицами Польского государства. Но вполне можно допустить, что была проведена подготовка, например, к провокации, связанной с реальным либо фиктивным минированием правительственного самолёта. Причём обязательно со следами взрывчатого вещества именно российского происхождения, что не сложно устроить.

На обратном пути из РФ польская делегация могла бы, например, погибнуть от небольшого взрыва в крыле самолёта, что ведёт к падению самолёта в штопоре на землю. Потом было бы выяснение причины с нахождением следов взрывчатки. Вот вам и “готовое доказательство” якобы государственного теракта страны вылета самолёта. Такой зловещий вариант мог стать основным лишь при отсутствии публичного успеха от визита польской делегации в РФ. Если бы визит был не слишком удачным, а для этого могли быть исполнены заранее заготовленные сценарии срыва визита, а тем более провальным, то тогда взрывчатка была бы обнаружена позже польской стороной самостоятельно либо по дружеской наводке, либо “совсем случайно”. Подобное предположение всё-таки весьма сомнительно.

Однако нельзя полностью исключить вариант, что следы взрывчатки реально были в элементах конструкции самолёта, тогда польская сторона, получив соответствующую на-

водку, вправе разобраться в этом. Отсюда, вероятно, наличие в Польше мнения, что к катастрофе привёл взрыв на самолёте при посадке на аэродроме. Сложность ситуации для российской стороны в том, что если есть следы взрывчатого вещества, а его самого не было, то тогда объяснение причины трагической катастрофы мифическим взрывом лишено реального смысла, но доказать обратное: что взрыва не было, а были лишь следы взрывчатки, крайне сложно. А при желании навредить и оболгать создадут повод для сомнений и нишу для подозрений.

Возникла парадоксальная ситуация. В Польше Россию обвиняют в том, что якобы она чуть ли не сама организовала авиакатастрофу. Поэтому, мол, РФ и не отдаёт Польше фрагменты правительственного ТУ-154М, якобы боясь “разоблачений”. Российская же сторона (точнее, МАК) обвиняет польскую сторону, что это она сама (её экипаж) допустила развитие событий при посадке самолёта таким образом, что произошла трагедия, унёсшая жизни первых лиц в политическом и военном руководстве страны. Что Польша не хочет признать свою ошибку, отказываясь подписать выводы расследования. Если допустить, что трагедия является результатом злого умысла, то эта третья сторона, из-за препирательств между Польшей и РФ, оказывается вне подозрения до сих пор.

Конечно, российской стороне в нынешних условиях волны русофобии невозможно поверить, что её не будут обви-



нять без всякой её вины. Примеров тому масса: президента США Д.Кеннеди якобы убил советский агент..., газопроводы “Северного потока” якобы взорвали сами русские..., Скрипалей отравили якобы по приказу из Москвы веществом “Новичок”, которое относится к бинарному химическому оружию массового уничтожения, и так далее, и так далее....

При массивированной “промывке мозгов”, при оголтелой русофобии никто не слышит голос разума, не обращает внимания на факты, не анализирует мотивы и доводы сторон. Однако лучше бы всё-таки ещё раз разобрать детально данную авиакатастрофу, которая нанесла Польше глубокую моральную травму и радикально изменила сначала польский политический ландшафт, а после 2010 года изменила геополитический расклад во всей Европе. Чем дальше раскручивается цепь событий в Европе, тем более явно проступает наличие злого умысла в устранении польской политической и военной элиты, что, к величайшему сожалению и поляков, и россиян, произошло в результате авиакатастрофы и именно под Смоленском.

При всей хитроумности “политических англосаксов” с их разветвлённой агентурной сетью, в том числе на всём постсоветском пространстве, “схватить их за руку” крайне сложно, однако надо постараться, тем более что трагедий, сопровождающих распад СССР и становление РФ, было много. Своё коварство Британия (“финансовые глобалисты”) оттачивала

веками, всегда скрывала информацию о своих неблагоприятных и преступных делах десятилетиями. Надо помнить, Британия слишком часто наносила России тяжёлые удары, чему настало время положить конец.

Помимо дополнительного расследования авиакатастрофы, необходимо создать ментальный климат большего доверия между РФ и Польшей. Этот путь должны пройти обе страны: нет глубокого смысла допускать конфронтацию между собой, которой пользуется, практически всегда, третья сторона. На правах более сильного Россия могла бы сделать те или иные исходные предложения к примирению, но которые не могли быть сорваны, как это было с примирением сторон в прошлый раз, трагической случайностью либо злым умыслом. В том числе и с целью противодействия злым замыслам, РФ следовало бы делом наглядно доказать любому противнику, что каждая волна русофобии и вмешательства в наши суверенные дела будет, в итоге, обязательно приводить к ответным очень чувствительным ударам по инициаторам, их обслуге и агентуре.