

КТО ЕСТЬ КТО...



Владимир Сугамак
Александр Крыло

Алкоголь за штурвалом — преступление в квадрате

Благодарность за образцовую работу

Продолжая размышления по поводу авиакатастрофы, произошедшей 1 июля 2002 г. над Боденским озером, опубликованные в предыдущем номере «АКО», мы не можем не поблагодарить немецкое федеральное бюро по расследованиям авиакатастроф (BFU) за их подробный отчет (116 страниц). Например, в России нам никогда не приходилось видеть публикаций столь детальных расследований авиакатастроф. Мы неоднократно упрекали в своей статье BFU за манипулирование данными, за нежелание опубликовать реальные записи CVR и FDR, но, тем не менее, именно отчет BFU даёт нам возможность глубже изучить детали произошедшего.

Учитывая, что на BFU оказывала давление американская сторона, мы можем предположить некоторое искажение данных, но так как в BFU трудилось семь групп следователей, каждой из которых было поручено самостоятельно исследовать отдельные части и бортовые системы разбиившихся самолётов, оказать давление на все группы одновременно американцы не могли. Поэтому большая часть правдивой информации в отчете BFU наверняка просочилась, и мы можем утверждать, что схемы и графики в отчете BFU являются истинными. Возможно, те, кто оказывал давление, попросту не придали значения графикам и схемам (прочитать и проанализировать их под силу только специалистам) и потому решили, что они не вызовут общественного резонанса.

Питер Нельсен — диспетчер цюрихского ЦУВД

Родился в 1967 г. в Копенгагене. В 1991 г. начал обучение на диспетчера. Спустя три года, он успешно закончил учёбу и получил диплом ATCO (Air Traffic Control Officer). С 1995 по 1996 гг. работал в копенгагенском ЦУВД. В 1996 г. поступил на работу в Skyguid в Цюрихе и работал там вплоть до 24 февраля 2004 г. За время работы в Skyguid Нельсен получил всего одно предупреждение за то, что допустил опасное эшелонирование в мае 2001 г. Инцидент был подробно изучен швейцарским BFU, с Питером провели беседу. На основании изложенного, мы можем предположить, что Питер был опытным диспетчером с более чем семилетним стажем работы, из которых шесть с половиной лет он проработал диспетчером ЦУВД Цюриха, получив всего одно взыскание!

Это наводит на мысль, что Питер вряд ли мог ошибиться, давая экипажу российского Ту-154 неверную визуальную ориентировку на Boeing-757-200. Скорее всего, он все-таки

обращался к Boeing. И именно в том, что Нельсен последний раз давал команду не «Ту», а «757-му», мы видим основное искажение фактов в отчете BFU.

После катастрофы, уже утром 2-го июля Нельсен заявил прессе, что не снимает с себя вины за гибель людей, но также отмечает, что он - всего лишь часть огромной системы управления воздушным движением, и вся эта система дала сбой. Питер ещё абсолютно не знает, что на самом деле произошло в небе. Он также не знает и никогда не узнает, в чём конкретно обвинят его в отчете BFU, так как сам отчет был опубликован только после его гибели.

По свидетельству многих журналистов, доподлинно известно, что после катастрофы в течение года Питера буквально прятали от прессы. Руководство компании Skyguid постоянно ссылалось на то, что у диспетчера сильнейшее потрясение, и он находится в психиатрической больнице. По словам соседей Нельсена, проживающих в пригороде Цюриха, Питер действительно на какое-то

Компания-изготовитель	Boeing Company, Seattle/USA
Тип	B 757-200 (757-23APF)
Год постройки	1990
Серийный номер	24635
Максимальная взлётная масса, кг	115.892
Масса на момент столкновения, кг	Приблизительно 91.000
Двигатели	Rolls-Royce RB211-535E4-37
Тип топлива	Jet A1
Масса топлива на момент столкновения, кг	Приблизительно 6124
Последняя техническая инспекция	1A-Check 14 апреля 2002 г.
Налёт, ч	39.022



Пол Филлипс и его жена Ами. 2000 г.

время исчез. Но после того, как он объявился вновь, соседи не увидели ничего странного в его поведении. Он, как и раньше, совершал утренние пробежки, ходил на работу, а вечером прогуливался с семьёй вокруг пруда, расположенного рядом с его домом.

Авиакомпания DHL (Бахрейн) – владелец того Boeing-757-200

Базируется в международном аэропорту Манама. Фактически работает с 1979 г. Международный сертификат получила в 1996 г. Осуществляет перевозки: Европа, Азия, Ближний Восток, Африка. На 2002 г. имела в своем составе Boeing-757-200-PF - 1 шт., Airbus 300-600F – 1 шт., Ан-12 – 4 шт., SA-227 – 1 шт. (небольшой двухмоторный турбовинтовой самолёт). Итого семь машин. Компания осуществляет почтовые перевозки как на своих, так и на арендованных у других компаний самолётах, а также сдаёт свои свободные экипажи в аренду другим авиакомпаниям.

Схема работы пилотов компании была простой. Сначала вновь поступившего на работу пилота сдавали в аренду другим авиакомпаниям для полётов над Африкой и Азией. Многие пилоты не понаслышке знают, что за бардак творится в этих регионах в системе воздушного движения - там можно летать даже без лицензии. Далее лётчик, накопив достаточно средств, мог получить новую лицензию в коммерческой авиашколе в США, где существует их огромное количество, и за деньги там обучают кого угодно, невзирая на прошлое и здоровье... На память приходит очень показательный случай, когда в 2000 г. арабские террористы за деньги получили возможность обучиться на лётчиков, а далее всем известно, что случилось 11 сентября 2001 г. Обучаясь в такой коммер-

ческой школе, человек получает лицензию пилота (ATPL – air transport pilot license), которая действительна во всем мире. Но ввод лицензии в действие осуществляет государство, которое берёт пилота на работу. Оно же проводит его тренировки на тренажёре с соответствующей отметкой в лицензии и организует медосмотр, также отмечает его результаты в лицензии.

DHL приобрела Boeing-757-200 у компании British Airways в 1999 г. В Британии эта машина трудилась как пассажирская. В DHL её переделали в грузовую.

Пол Филлипс – командир Boeing-757-200

Родился в 1955 г. в г.Ливерпуле. В Британии он получил лицензию пилота и до 1989 г. работал в одной из британских авиакомпаний (предположительно, в British Airways). По какой-то причине Филлипс покидает Британию и устраивается работать в авиакомпанию DHL (Бахрейн). Известно, что британцы крайне неохотно покидают свою страну, даже из-за предложенной более высокой зарплаты в другом государстве. Учитывая, что Пол был пилотом престижной авиакомпании и настоящим британцем, заставить его переехать на работу в Бахрейн могла только очень серьёзная причина.

Переезд в Бахрейн из-за более выгодной зарплаты вряд ли реален. Королевство Бахрейн, нуждаясь в европейских специалистах, полностью отменило для них налоги. Зарплата пилота хоть и чуть выше, чем в среднем по Европе, но всё-таки ниже, чем в British Airways. Тем более что не слишком выносливые в жару британцы наверняка плохо переносят такой климат – летом +50°C в тени.

Логично предположить, что Пол Филлипс допустил очень серьёзное нарушение, из-за которого его, мягко говоря, «попросили вон». Не исключается даже аннулирование лицензии. На эту мысль наводит тот факт, что в 1991 г. Пол получает совершенно новую лицензию в США, которая вводится в действие Королевством Бахрейн в сентябре 1991 г. После получения новой лицензии, Пол сразу получает статус инструктора компании. Это говорит о том, что он был уже опытным пилотом, и его уход из британской компании более чем странен. Нам известно, что в Бахрейне часто закрывают глаза на прошлое иностранцев, потому что даже, не-

смотря на очень хорошую зарплату, европейцы и североамериканцы крайне неохотно едут работать в жаркие мусульманские страны...

Что же именно могло послужить причиной увольнения из British Airways? В 2000 г. нам попала информация с одного из английских новостных сайтов. Чтобы не пересказывать его перевод, процитируем полностью:

«Пилоты British Airways напивались перед полётами»

В Великобритании разгорается скандал вокруг авиакомпании British Airways, пилоты которой напивались непосредственно перед полётами. В частности, капитан пассажирского самолёта компании выпил перед рейсом около 10 пинт пива. Как рассказал затем один из пилотов, капитан проспал на протяжении всего рейса из Барселоны в Лондон.

Информация о беспрецедентном поведении экипажа стала достоянием общественности, благодаря телевидению. Четвёртый канал британского ТВ показал сюжет о пьяных лётчиках в четверг, сообщает БиБиСи. Согласно комментарию журналистов, пьянство в British Airways буквально переросло в эпидемию. 10 из 12 пилотов, которых засняли скрытой камерой, пили спиртное непосредственно перед полётом.

Кроме того, в сюжете были показаны пьяные лётчики, которые пили и танцевали в баре. Среди гуляющих был показан и капитан (его имя указывается), выпивший три бутылки пива и бутылку вина. При этом, по словам пресс-секретаря, телекомпания категорически отвергает любые обвинения в подтасовке или искажении информации.

После этого сюжета авиакомпания провела обследование пилотов, по результатам которого 11 из них не допустили к полётам. Согласно правилам, пилоты не имеют права употреблять спиртное, как минимум, за восемь часов до полёта. Представители авиакомпании заявили, что предьявленные обвинения очень серьёзные, однако уверили общественность



Правый обтекатель шасси российского Ту-154 в 1 км западнее населённого пункта Штейнхоф.



Правый двигатель Boeing 757-200 в 1 км юго-западнее населённого пункта Тайзердорф.



Выпуск виндзорской школы 1985 г. Кампионы – крайний справа.

в полной безопасности полётов самолётами авиакомпании British Airways. По словам главы департамента безопасности Дэвида Хайда, по данному инциденту проводится расследование. Управление гражданской авиации поставлено в известность».

Авторов данной публикации убеждать в том, что Пол Филлипс вовсе не алкоголик, не имеет смысла – достаточно лишь взглянуть на его фото. Но для тех, кому данной фотографии недостаточно, приведём цитату Тома Ибока, бахрейнского друга Филлипса: «... когда мы находились в резерве, мы могли неделю пропадать в гостях у Пола в его частном доме в Манама (столица королевства Бахрейн. – Авт.), где нескончаемой рекой лились спиртные напитки и всегда было барбекю (шашлык. – Авт.)...».

Мы недвусмысленно подводим читателя к тому, что Пол Филлипс был пьян во время рейса Манама-Бергамо-Брюссель 1 июля 2002 г. Это доказывает и «весьма оригинальное» общение пилотов Boeing перед столкновением... (см. «Тайна Питера Нельсена». «АКО» №2 2006 г.). Но наша конечная цель – установить, были ли мотивы у господина Филлипса кончать жизнь самоубийством именно вот таким образом...

На основании изучения характера Пола, можно заключить, что побудительных мотивов к этому не обнаружено. Прямо скажем, что это был жизнерадостный добрый человек, «настоящий джентльмен», как говорит его жена Ами, с которой он познакомился в аэропорту Манама, когда девушка работала там продавцом авиабилетов. У них за 10 лет совместной жизни родились трое де-

тей – Аси, Кристина и Джеймс, которых Пол очень любил. Он, как истинный британец, очень любил садоводство и огородничество. Достаточно сказать, что только к его участку на всей улице был проведён водопровод, и только участок Пола утопал в зелени. Самым любимым его занятием было выращивание на своих грядках томатов круглый год. Другой его страстью была рыбалка. Он часто выходил на своем катере в море...

У нас есть основания полагать, что Пол вообще собирался на пенсию или на наземную руководящую работу в авиакомпании. Об этом свидетельствует опубликованная в отчёте BFU копия его лицензии, продлённой с 20 апреля 2002 г. до 31 июля 2002 г., то есть, всего на три месяца. Согласно медицинской справке, у Филлипса уже наблюдались некоторые проблемы со здоровьем. У него ослабевало зрение, и ему было предписано «летать в контактных линзах и иметь запасные очки». Таким образом, мы заключаем, что Пол Филлипс - тоже, скорее, жертва данной катастрофы. Хотя, если бы он был трезв, трагедии точно не произошло...

Брант Кампионы – второй пилот Boeing-757-200

Полное имя – Брант Джон Бордуик Кампионы (Brant John Bordevick Campioni) родился в Канаде в штате Британская Колумбия в Северном Ванкувере 21 декабря 1967 года. Среднее образование получил в школе Виндзор, которую закончил в 1985 г.

Со школьной скамьи Брант обнаружил особую тягу к полётам. В 1984 г. он становится аэрокadetом (в Канаде аэрокadet – то же, что в СССР член аэроклуба ДОССАФ). В 1986 г. Кампионы пытается поступить

в лётную школу ВВС, чтобы стать военным лётчиком. По неизвестной причине, он не проходит отбор, причём ему дают понять, что дорога в военные лётчики для него закрыта навсегда. Но, не желая расставаться с военной авиацией, Брант поступает по контракту на службу пожарным на авиабазе Cold Lake. Там он служит два года, с большой душой наблюдая, как летают другие...

Не в силах больше переносить это, в 1988 г. Кампионы увольняется со службы в чине капрала и пытается поступить в авиационный колледж гражданской авиации в Эботсфорде. Здесь ему также приходится трудно – с первой попытки он не поступил. Мы долго пытались проанализировать, почему с виду вполне физически крепкий юноша, тем более, выпускник престижной виндзорской школы (сеть этих школ находится под патронажем британской королевской семьи. Виндзоры – фамилия правящей династии в Британии) не может поступить в лётную школу ВВС, и у него трудности при поступлении в Эботсфорд-колледж...

Наконец, в 1991 г. (с третьей попытки) Брант поступает. Он получает диплом коммерческой авиации в 1993 г. и устраивается работать пилотом в ABC (Air British Columbia) - небольшую авиакомпанию, которая специализируется на местных авиаперевозках. Кампионы в течение пяти лет летает на небольшом одномоторном самолёте Cessna по маршруту Ванкувер - Форд Сент-Джонс. В это время в Форд С-Джонсе он знакомится со своей девушкой Денин Эдкок (Danin Adcock), которая будет с ним вплоть до того рокового рейса.

Работая в ABC, Брант, конечно же, сильно переживает по поводу того, что так и не по-



Передняя часть фюзеляжа Ту-154 у населённого пункта Брахенрейт.



Обломки левой консоли крыла Ту-154 в населённом пункте Овинген.



Остатки центроплана Ту-154, упавшие в населённом пункте Овинген.



Брант в горах. Британская Колумбия. Лето 1996 года.

корил «настоящую авиацию». Он понимает, что его мечте о боевых истребителях и высоких скоростях не суждено сбыться. Поэтому в выходные дни он с друзьями уезжает в горы (Ванкувер окружен живописными горными хребтами), где проводит дни, не расставаясь с пивом. Его друзья утверждают: «... Брант был среди нас самым большим любителем пива...». От себя добавим не понаслышке – как американцы и канадцы напиваются с пива, русским даже с водки не напиться. Другими словами, Брант просто пытался отвлечься алкоголем от навязчивой идеи о комплексе неполноценности.

В марте этого года мы связались с близким другом Бранта Шоном Конлином. Шон, с дюжиной старых друзей организовали турнир по гольфу, который они проводят каждый год в конце июня - начале июля в память о гибели своего друга. В течение месяца мы общались с Шоном, он любезно пригласил нас на следующий турнир в июне-июле 2006 г., который пройдет на склонах гор в Британской Колумбии на одном из ранчо. В ответ на наше возражение, что мы не умеем играть в гольф, Шон ответил, что этого и не нужно, что они сами редко находят силы взять клюшки в руки, а в основном занимаются банальной попойкой...

Любопытен и тот факт, что когда мы попросили господина Конлина объяснить, почему Кампиони прекратил работать в ABC, Шон просто прекратил общение с нами. Также интересно и то, что девушка Бранта, которая представляла информацию в мемориал славы канадских вооруженных сил (Брант Кампиони – капрал запаса ВВС Канады), настаивала на том, чтобы не предоставлять информацию о периоде работы Бранта в ABC.

Он ушел из этой компании именно в момент её реорганизации. Три небольших авиакомпаний и ABC сливались, в результате чего появилась новая, уже крупная (130 крылатых машин) Air Canada Jazz с обновленным парком самолётов. В основном, это турбовинтовые и реактивные 50-130-местные машины корпорации Bombardier. Странно, но почему-то для Кампиони места в новой компании не нашлось...

По словам брата Бранта, Рика Кампиони, друзья посоветовали Бранту поехать работать в Бахрейн, где, как мы уже знаем, закрывают глаза на прошлое ввиду острой нехватки своих специалистов. В декабре 1999 г. Кампиони со всей девушкой Денин уезжают работать в Манаму.

Брант устраивается в авиакомпанию DHL (Бахрейн). Здесь мы невольно замечаем, как похожи истории Пола Филлипса и Бранта Кампиони. Они оба покидают свои страны по неизвестной причине, оба (приблизительно через три года) получают новые лицензии США (Пол в сентябре 1991-го, Брант - в марте 2002 г.), то есть, оба оказываются в Бахрейне (Пол в 1989-м, Брант – в 1999-м). И, если Пол за десять лет вполне адаптировался к жизни и принял судьбу такой, какая она есть, то Брант ненавидел Бахрейн. По свидетельству его бахрейнских друзей, он очень скучал по Канаде, плохо переносил жару, поэтому часами мог плавать в море.

Уже в 2002 г., по словам Денин, Кампиони стал уговаривать её уехать из Бахрейна. Возможно, он думал, что новая лицензия позволит ему продолжить лётную карьеру в Канаде или США. Но Денин наотрез отказывалась уехать, так как получила в королевском дворце высокооплачиваемую работу преподавателя аэробики у одной из здешних принцесс. Денин вполне разумно рассуждала, что нужно использовать возмож-



Брант Кампиони. Бахрейн 2001 г.

ность накопить достаточно средств, чтобы купить собственный дом в Канаде и только после этого официально оформить брак с Брантом, завести детей...

По словам Ника Уилсона, бахрейнского друга Кампиони, за последние два месяца перед роковым рейсом Брант совсем перестал выходить на улицу. Лишённый семейного счастья (Денин постоянно пропадала на работе, и у них не было детей), он «подсел» на компьютерные игры. Ник говорит, что это стало настоящей страстью Бранта. Конечно, предположили мы, чем ещё можно заниматься в дикую жару, как не сидеть в помещении с кондиционером и играть на компьютере... Невольно приходит на память случай в США, когда один подросток, свихнувшийся на компьютерных играх, ворвался в школу с обрезом и начал убивать всех попадавшихся на его пути, после чего застрелился сам. К сожалению, Ник Уилсон не назвал нам, в какие именно игры играл Брант.

Мы не можем выяснить, по какой причине Брант покинул перспективную авиакомпанию в Канаде, но прекрасно понимаем, что причиной тому (как и в случае с Полом) стало какое-то серьёзное нарушение. Выходит, что Кампиони прекрасно понимал, что реальных возможностей продолжить карьеру лётчика в Канаде у него нет, а жить и работать в Бахрейне он не мог, потому что очень тосковал по родине и друзьям. Кроме того, мы понимаем, какую душевную травму он перенёс, в юности, не став пилотом ВВС.

Что такое Бахрейн?

Это островное государство в Персидском заливе, с пустынным ландшафтом, растительность присутствует только на искусственно орошаемых территориях. Бахрейн по площади меньше Москвы. Это ни в какое сравнение не идет с Канадой, с её бесконечными просторами, на которых есть живописные горы, озёра, роскошные леса. Перед Брантом встала неразрешимая дилемма - жить в Канаде и не летать, или летать и жить в пустыне.

Может, поэтому он сказал своей матери во время последней встречи, что был бы счастлив погибнуть в авиакатастрофе?.. Его мать Гэйл Кампиони (Gail Campioni) заявила об этом в одном из ток-шоу на телеканале KIRO-TV of Seattle.

По информации городской газеты Северного Ванкувера «North shore news» от 26 июля 2002 г., Брант был кремирован 24 июля 2002 г. Согласно его завещанию, прах был развеян по воздуху с самолёта. 27 июля в доме родителей Бранта должны будут пройти поминки. Приглашены друзья и все, кто знал погибшего. Рассылая приглашения на поминки, родители предложили гостям приносить не венки и цветы, а небольшие суммы денег для вложения в созданный по завещанию Бранта стипендиальный фонд для молодых обучающихся пилотов (Brant John Bordewick Campioni Bursary Fund).

Нам, авторам данной публикации, кажется довольно странным, что человек в возрасте немногим более 30 лет, не имеющий ни крупной собственности, ни детей, потрудился составить столь детальное завещание, причём весьма романтическое. И теперь мы абсолютно уверены в том, что Брант готовился к скорой смерти. Возможно, он просто ждал подходящей ситуации в небе... AKO



Часть обшивки фюзеляжа Boeing 757-200 с левой стороны борта, упавшие в рощу возле населённого пункта Тайзердорф.