

После Удара

Если Полет 007 Корейских Авиалиний не был внезапно уничтожен ракетами Майора Осиповича ранним утром 1-го Сентября 1983, тогда что произошло? Следующие отрывки из книги Спасение 007: Нерасказанная История КАЛ 007 И Его Уцелевших Берта Шлоссберга (Xlibris, 2000), объясняет то что мы знаем.

Отрывок из **Второй Главы, Удар Плюс 104 Секунды**, страницы 46-52:

“Цель уничтожена,” сказал Майор Осипович. “Я приостанавливаю атаку.”

Но Осипович, разворачивая свой полет назад по направлению к Воздушной Базе Соколов на Сахалине, ошибался.

В двухсекундный промежуток, Советский пилот запустил две Р-98 (ANAB) ракеты воздух-воздух. Первая ракета должна была “найти прибежище” в выхлопном отсеке моторов самолета, разрываясь при соприкосновении. Как улики покажут, эта ракета полностью промахнулась. Вторая ракета была радиоуправляемой и предназначалась для взрыва в 50-ти метрах от самолета. Она взорвалась ровно в 6:26:02, спустя ровно пять часов, 26 минут и восемнадцать секунд после того как КАЛ 007 начал свой перелет из Анкораджа, Аляска. (Осипович опоздал на несколько секунд в своем рапорте). Мы можем восстановить события со многими деталями с этого момента и далее.

Почти сразу после взрыва, нос КАЛ 007 поднялся постепенно вверх до того как 23 секунды после взрыва, он был при самом большом угле – 15 градусов. В тоже самое время, самолет постепенно дугообразно поднимался вверх до того момента как, 48 секунд после взрыва, он был на высоте 38,250 футов. С этого момента, самолет начал идти вниз по дуге на протяжении 25 секунд, до тех пор пока он не достиг высоты на которой он находился до ракетного удара – приблизительно 35,000 футов. Вся дуга длилась одну минуту и 13 секунд.

Дуга была уровневешанной так что любой стоявший пассажир вероятно не был бы брошен на пол, хотя еда и питье упали бы с подносов. Причиной этой дуги являлся ущерб принесенный хвосту самолета. Кабель на стыке с левого внутреннего элеватора к правому внешнему элеватору был поврежден влияя на распутывание кабеля.

Из Голосовых записей Кубрика, мы можем увидеть борьбу в которую сразу же были брошены Капитан Чан и его помощник:

Капитан: (6:26:06)

Что случилось?

Помощник: (6:26:08)

Что?

Капитан: (6:26:10)

Замедляй дросселя.

Помощник: (6:26:11)

Двигатели в порядке, сэр¹

Из этого последнего заявления помощника пилота ясно, что тепло-ищущая ракета, которая должна была найти дом на одном из двигателей, промахнулась. Это подтверждено Цифровым Записывающим Устройством Даты Полета. К этому моменту, 11 секунд после удара, звучит сигнал Предупреждения Высоты в кабине. Утечка воздуха происходила через пробитый фюзеляж. Тот факт что это заняло 11 секунд после удара перед тем как сработала сирена, показывает на то что вся поврежденная площадь пассажирского отделения самолета составила только 1 ¾ квадратных футов.²

Так как ракета не ударила по самому фюзеляжу, а взорвалась в 50 метрах от него, и то что площадь в 1.75 футов состояла из множества мелких пробоин сделанных летящими фрагментами – все к заду фюзеляжа. Член Конгресса Ларри МакДональд сидел на боковом сиденье к проходу в отделении первого класса – так же как и отец и двоюродный брат Экси, сидевшие в 40-ом ряду над крыльями – по всей вероятности не были повреждены. В дальнейшем, было бы просто невозможным чтоб кого-то высосало наружу самолета, хотя в заднем отсеке, поврежденном от удара ракетных кусков, могли находится раненые или убитые.³

Что переживали пассажиры и экипаж в этот момент? Было множество предположений, начиная с “ничего, так как они все погибли при взрыве,” и заканчивая “проходя через невыносимые боли удушья при большой высоте.” Эти предположения ошибочны. Конечно, страх проходил сквозь пассажиров, и было много молитв о безопасности и спасении. Но было достаточно кислорода для нормального дыхания. Авиационный специалист Доктор Малкольм Брэннер⁴ объясняет:

“Члены экипажа и пассажиры имели бы одну минуту ожидаемого полезного сознания, если они уже не начали успешно получать кислород из кислородных масок.”⁵

Внутри этой критической “одной минуты ожидаемого полезного сознания”, кислородные маски уже упали и, и из-за наклона вверх носовой части самолета на протяжении почти всего поднятия по дуге, маски направлялись по направлению или за головы пассажиров, в удобной досягаемости. Если правила самолета, как обычно показанные стюардессами

1 КАЛ 007 Шифровка ГЗУК, стр. 13.

2 Отчет ИКАО 1993, стр. 54 “Одиннадцать секунд ПКП записало первые звуки атаки, был услышан сигнал предупреждения высоты в кабине... Было возможно подсчитать вероятную площадь дыр, которая повлекла бы за собой упадок давления и последующий за этим сигнал предупреждения высоты в кабине после одиннадцати секунд. По предварительному подсчету, беря в расчет выход воздухо-кондиционных пакетов, указывает на дыры с общей площадью в 1.75 квадратных футов.”

3 Было бы просто не возможно чтобы кого-то высосало из дыры (подразумевая одну большую дыру нежели множество мелких пробоин) в размере всего лишь 1 ¾ футов. Сравни с ТВА Полетом 840 (Боинг 727) с 4-х футовой дырой на стороне, сделанной бомбой. Трое взрослых и ребенка высосало наружу и они были найдены на земле 15,000 футов внизу.

4 В союзе с Международной Ассоциацией Безопасной Авиации, фирмой в поле расследований авиационных аварий.

5 КАЛ 007 Прикрытие Дэвида Пирсона (Summit Books: Нью-Йорк, 1987) стр.77.

были соблюдены пассажирами, взрослые одели бы первыми на себя маски перед тем как они одели бы их на детей.

В 6:26:34, тридцать две секунды спустя после ракетного взрыва, следующее последовательное заявление было передано через публичную адресную систему на Английском, Корейском и Японском: “Внимание, Аварийное Снижение. Потушите вашу сигарету. Это Аварийное Снижение. Оденьте маску на нос и рот и приведите в порядок головные резинки.” Когда Капитан Чан связался по радио с Токийским Аэропортом, одну минуту и две секунды после ракетного взрыва, его голос был приглушен, когда тогда он уже говорил через микрофон, расположенный в его кислородной маске⁶, “Корейский Авиа 007, а Мы Быстрые сжатия. Снижение на 10,000.”

Остальные минуту и 13 секунд дуги – и последующее выравнивание на высоте до ракетного удара – показывают удивительную способность пилотов в управлении поврежденного самолета. С только одной из четырех полностью работающих гидравлических систем (создавая управление трудным но никак не невозможным)⁷, и с крыльями вверх, “управление сошло до правого внутреннего элерона, и самой внутренней части отделения прерывателя потока на каждой стороне.”⁸ С 17 до 40 секунд после ракетного удара, пилоты боролись безуспешно за снижение самолета на более низкую высоту.

Капитан: (6:26:24)

Высота увеличивается, высота увеличивается!⁹

Капитан: (6:26:25)

Тормоз скорости выходит.

Помошник: (6:26:26)

Что? Что?

Капитан: (6:26:29)

Проверь его.

(6:26:30)

[Звук Публичного Адреса и сигнал автоматического объявления кабины.]

Помошник: (6:26:33)

[Звук вызова кабины] Я не могу опустить высоту – не могу сейчас.

⁶ “Подчеркнутое дыхание в момент передачи указывает на то что была одета кислородная маска.” Отчет ИКАО, 1993, стр.35.

⁷ Смотри Приложение Е, стр xx-xx, для детального доказывания утверждения сверху.

⁸ Отчет ИКАО, 1993, стр.54.

⁹ Смотри Приложение Е, стр xx-xx, для воспроизведения драмы происходившей в кубрике – используя симульно пленки ГЗУК и ЦЗУП.

Капитан: (6:26:38)

Высота поднимается.

Капитан: (6:26:40)

Это не работает. Это не работает!

(Капитан Чан сейчас отключает автопилот чтобы вручную подвинуть рукоятку вперед чтобы понизить самолет.)

Капитан: (6:26:41)

Вручную.

Помошник: (6:26:42)

Не могу вручную.

(Капитан Чан подвинул рукоятку вперед но самолет не отреагировал. Он все еще поднимается вверх.)

Помошник: (6:26:43)

Не работает вручную тоже.

Помошник: (6:26:45)

Двигатели в порядке, сэр.

(Это второе объявление о нормальной операционной деятельности двигателей.)¹⁰

Это в этот момент в их борьбе Капитану Чану удается привести самолет к его дуге на снижение. Не очевидно из ЦЗУДП как именно Капитану Чану это удалось, но, носом вниз, КАЛ 007 начинает быстро ускорять. Он продолжает набирать скорость до момента когда КАЛ 007 находится на высоте до удара, Капитан Чан снижает ускорение снижения, резко поднимая ось носа на восемь секунд. Потом он приводит самолет в равновесие. После придерживания этой высоты на протяжении 16 секунд, он указывает носом самолета мягко вниз на плавное снижение.¹¹ Это, тогда, является концом минуты и 44 секундной пленки переданной Международной Организации Гражданской Aviации Борисом Ельциным и Российской Федерацией.

Хорошая работа, Капитан Чан!

Это начало может быть самого яркого документированного воздушного непредвиденного случая и снижения – снижения которое продлилось 12 минут – указывает на то что КАЛ 007 имел огромный потенциал и актуальность управления. Вот семь индекции этого возможного управления:

1. Достаточно кислорода для бдительности пилота.

¹⁰ Отчет ИКАО, 1993, Шифровка ГЗУК КАЛ 007, стр. 13

¹¹ Смотри диаграмму с комментариями ЦЗУДП в Приложении Г.

¹⁰

¹¹

2. Все двигатели работали нормально.
3. Электрическая система была работоспособна (иначе бы радио и моторы не работали бы).
4. Продемонстрированная способность пилота уменьшить скорость КАЛ 007 в его фазе снижения (Если бы он не смог этого сделать, самолет продолжал бы набирать ускорение по направлению вниз – только столкнуться с водой от 2 до 2 ½ минут. (Полет КАЛ 007 длился по крайней мере 12 минут).¹²
5. КАЛ 007 смог вернуть свою пред-ударную высоту почти точно. (Это крайне вероятно что КАЛ 007 достиг точную высоту после его дуги случайно.)
6. КАЛ 007 смог вернуть свою пред-ударную пропорцию ускорения вперед.
7. Капитан Чан не смог выпрямить нос в точный уровень полета самолета.

Эти многие ключевые параметры способности управления самолета были выполнены в начале после-ударного полета КАЛ 007. Больше могло быть выполнено в течении подсчитанной градированной длительности более чем 12 минутного полета ¹³ – пока самолет не успокоился безопасно на поверхности воды недалеко от острова Монерон.

Отрывок из **Приложения Е, Сравнения В Последний Момент**, страницы 165-169:

Сравнения шифровок ГЗУК актуальных воздушных непредвиденных ситуаций являются ценными инструментами для понимания того что могли сделать пилоты КАЛ 007, и несомненно сделали, чтобы заверить уцеление их самолета и безопасность его пассажиров. Эти сравнения также обеспечивают нас сценарием того, что могло бы произойти с КАЛ 007 если бы его пилоты были менее опытными и/либо были менее сработанными в попытке безопасно приземлить их самолет на воду.

Первое, отчет ИКАО 1993 осмотрел урон нанесенный самолету – но ни одна из областей повреждения, даже все вместе, могут заручиться за внезапное прекращение его полета. Отчет заключит что “все четырехдвигателя все еще продолжали функционировать нормально. Инженер полета так же дважды заявил что двигатели были в порядке. Это предполагает что инфракрасная управляемая ракета не приютилась к двигателю прямо.”¹⁴ Но эта “нормальная” работа двигателей укрепила индекции так же как и информация ЦЗУДП и

12 31 Октября, 1999, Египетский Авиа Полет 990, Боинг 767 с составом 217 пассажиров и экипажа в полете из Нью-Йорка в Каир, разбился недалеко от острова Нантукет в Атлантическом Океане. Показатели радара показали что самолет в течении 36 секунд упал 13,900 футов – с 33,000 футов до 19,100 футов (падение около 386 футов в секунду или 23,160 футов в минуту. С правдивым нырянием и увеличивающий ускорение Египетский Авиа Полет 990 как наше сравнение и управление, если КАЛ 007 действительно нырял вне управления и его полет длился по крайней мере 12 минут (подтвержденный радарными показателями) его высота достигла бы абсурда, 277,950 футов, а не 35,000 футов, его высота при ракетном столкновении. Сравни также полет Китайского Авиалайнера 747, 20 Февраля, 1985 на высоте 32,000 футов, с 40,000 футов до 9,000 футов (падая около 267 футов в секунду. Это падение заняло всего лишь менее 2 –х минут.

13 Смотри весь список на страницах xx и xx

14 Отчет ИКАО, 1993, стр. 55, раздел 2.16.10.

электронные передачи кубрика, то что электрические системы тоже работали нормально.

Более того, кроме повреждения части хвоста от ракеты АНАБ взорвавшейся в 50 метрах от самолета (ракета содержащая 20-кг. высоко взрывчатой боеголовки построенной для производства 1,400 стальных осколков, каждый от 3 до 18 грамм.¹⁵), не было ни каких доказательств повреждения огромного самолета нигде кроме “дыр с общей площадью в 1.75 квадратных футов.”¹⁶

Это означает что само структурное повреждение фюзеляжа этого самолета, не может повлиять на предположенную дезинтеграцию самолета либо его “крушение.” 11 секунднй интервал между фрагментом удара и сирены предупреждения утечки воздуха указанной далее, поддержанной шифровками ГЗУК (пилот сейчас говоривший через кислородную маску), то что самолет не мог выйти из-под управления из-за несобранности пилота в результате нехватки кислорода.

Это тогда оставило неполадку в контрольных поверхностях как должное в результате самого ракетного удара (отделение хвоста) либо в результате потери или повреждения гидравлических систем как единственное очевидное объяснение и предположительной потери управления пилота и потери способности самолета – требуемой для объяснения катаклизменного (и не документированного) крушения.

Повреждение отделения хвоста включало в себя повреждение к и почти внезапное распутывания кабеля который соединял правый внутренний элеватор с правым внешним элеватором,¹⁷ который повлиял на резкий наклон самолета по направлению вверх. ГЗУК показывает на то что это сразу озаботило пилотов.

Капитан: (6:26:24)

Высота поднимается. Высота поднимается!

Капитан: (6:26:25)

Скоростной тормоз выходит.

Помошник: (6:26:26)

Что? Что?

Капитан: (6:26:29)

Проверь его.

Помошник: (6:26:33)

Я не могу понизить высоту – сейчас не могу.

Капитан: (6:26:38)

Высота поднимается.

Капитан: (6:26:40)

15 как уже укзано выше, стр. 39, раздел 1.16.22.

16 как уже указано выше, стр. 54, раздел 2.16.4

17 как уже указано выше, стр. 54, раздел 2.16.2

Это не работает. Это не работает ¹⁸

Эффект вышеуказанного механического повреждения будет оценен следователями ИКАО во свете провалов в гидравлических системах КАЛ 007 так как гидравлические системы самолета предназначены для поддержания контроля их двигающихся поверхностей во время его полета обеспечивая стабильность трех осей самолета. ¹⁹

Основываясь на трех осях диаграмм ЦЗУП пред-ударного полета КАЛ 007 (диаграммы которые также обеспечивают другой информацией такой как перемены высоты и ускорения), также как и заключения следователей из этих диаграмм которые показывают работу гидравлики, мы можем воспроизвести драму в кубрике с момента ракетного удара соотнося это с работой самолета – до конца пленки черного ящика – промежуток одной минуты и 13 секунд. Для наших целей, на нужно иметь дело только с первыми 50 секундами после-ударного полета.

Итак, вот воспроизведение. Ракета взрывается. Капитан Чан вызывает, “Что это было?” Самолет внезапно увеличил свое ускорение вперед и начинает поднимать нос вверх и подниматься на высоту. Помощник пилота отвечает, “Что?” Самолет, сейчас спустя несколько секунд после ракетного удара, начинает крениться вправо. Это движение в конце концов остановится спустя 40 секунд, с правым крылом вниз под углом в 50 градусов. 60 градусов считается опасным. “Самолет наклонил очень немного правое крыло вниз.”²⁰ Капитан зовет, “Замедлить дросселя.” Помощник пилота отвечает, “Что?” Пропорция ускорения самолета немного уменьшается, но самолет все еще поднимается. Отклонение от курса, которое началось сразу же после ракетного взрыва, немного уменьшается. Чан, который поворачивал руль (чтобы управлять качкой самолета) большими движениями, к восьми секундам после взрыва, смог уменьшить его движения к малым поправкам. Но в восемь секунд после взрыва, Чан говорит, “Высота поднимается. Высота поднимается.” Рычаг управления, который должен был быть передвинут автоматически вперед чтобы направить нос вниз (самолет был на автопилоте), не двигается вперед. Это неудача указывает на то что гидравлическая система номер 3 которая обеспечивает работу запуска А системы управления автопилота была повреждена или не работала. Эта система номер 3 также обеспечивала половину энергии для поверхностей внутреннего левого и внешнего левого элеваторов. КАЛ 007 летел с половиной энергии для своих поверхностей элеватора.

Капитан: (6:26:38)

Высота поднимается.

¹⁸ как уже указано выше, стр. 13.

¹⁹ Вот эти три оси:

Боковая ось – главным образом ось через бок самолета, ротация вокруг которой называется “наклон” (определяющий позицию самолета относительно переднего горизонта) Элеваторы расположенные в оставляющем след конце отделения горизонтального хвоста управляют этой осью.

Продольная ось – главным образом ось проходящая по длине самолета, ротация вокруг которой называется “вращение” (определяя позицию самолета по отношению к боковому горизонту). Элероны расположенные в оставляющем след конце крыльев управляют этой осью.

Вертикальная ось – главным образом ось через самолет, сверху вниз, ротация вокруг которой называется “отклонением от курса” (определяя позицию самолета по отношению к его траектории полета). Руль направления находящийся в оставляющем след конце вертикального хвоста управляет этой осью.

²⁰ как уже указано выше, стр. 54, раздел 2.16.

Капитан: (6:26:40)

Это не работает. Это не работает

Автопилот либо преостановлен или отключен Капитаном Чаном – по всей вероятности чтобы передвинуть самому рычаг вперед. Рычаг двигается резко вперед но самолет не реагирует и продолжает подниматься вверх по своей дуге.

Капитан: (6:26:41)

Вручную.

Помошник: (6:26:42)

Не могу вручную.

Этот провал ответа элеватора на ручное управление рычага указывает на то что были провалы в гидравлических системах один и два. Эти системы так же управляли амортизаторами отклонения от курса, которые объясняют почему колебание, движения отклонения от курса происходили сразу после ракетного взрыва.

Шифровки ГЗУК действительных воздушных аварий дают нам событие которое воплощает для нас каково было находиться там в кубрике КАЛ 007. Существуют невероятные схожести в случаях КАЛ 007 и его инцидента, но КАЛ 007 может быть находился в более завидной позиции.

--Конец Цитаты--

Дополнительные справки:

Сноска на инцидент выше относится к 18-минутному полету Авиалиний США Полет 232, ДС-10, без какой-либо гидравлики, пилотируемый Капитаном Ал Хайнсом 19 Июля 1989. Смотри все это приложение в Спасение 007: Нерасказанная История КАЛ 007 И Его Уцелевших для деталей.

Смотри ЧЗВ 5, <http://www.rescue007.org/faq.htm#5>, *Что произошло с КАЛ 007 Когда Взорвалась Ракета?* Для полной шифровки разговора в кубрике после взрыва ракеты связанной с данными ЦЗУДП.