



Коммерсантъ: "Boeing уронили поднимая"

В казанской катастрофе нашли человеческий фактор

Вчера расследование катастрофы Boeing 737 авиакомпании «Татарстан», унесшей жизни 50 человек, переместилось из Казани в Москву. Уголовное дело передали в производство центрального аппарата СКР, а бортовые самописцы — на расшифровку в лабораторию Межгосударственного авиакomiteта. При этом участники расследования, традиционно рассматривая несколько версий происшедшего, отдают предпочтение человеческому фактору.

Похоже на Пермь

По приказу председателя СКР Александра Бастрыкина, побывавшего вчера на месте катастрофы Boeing 737 в международном аэропорту Казани, уголовное дело было истребовано из Приволжского следственного управления на транспорте и передано в главное следственное управление центрального аппарата ведомства. В ГСУ СКР, очевидно, им займутся участники следственно-оперативной бригады, которые ранее расследовали катастрофу Boeing 737, произошедшую 14 сентября 2008 года в Перми. Тогда следствие на основании собственных экспертиз и выводов Межгосударственного авиакomiteта (МАК) установило, что в трагедии виноват экипаж во главе с не очень трезвым пилотом, допустившим сваливание самолета в процесс посадочного маневрирования.

Нечто подобное, полагают участники расследования и эксперты, могло произойти и в Казани. И хотя пассажиры, прилетевшие в воскресенье на этом Boeing из Татарстана в Москву утверждали, что судно подозрительно вибрировало во время посадки, опытные пилоты объясняют это не неисправностью самолета, а скорее шоковым состоянием людей, узнавших о произошедшей через несколько часов трагедии.

Какие-либо серьезные проблемы с лайнером отрицают в «Татарстане» и казанской компании «Тулпар», где Boeing проходил оперативные проверки. Председатель совета директоров «Тулпар» Азат Хаким сообщил «Ъ», что очередная проверка и обслуживание самолета были проведены 15 ноября и никаких неисправностей у него не выявили. Господин Хаким полагает,



Официальный сайт
Следственный комитет
Российской Федерации

что причиной катастрофы стала ошибка пилотирования. «Я почти уверен в этом. Характер падения говорит о том, что самолет потерял скорость и просто свалился», - сказал он.

Напомним, что, заходя на посадку, примерно в 4 км от торца полосы аэропорта, командир экипажа Boeing Рустем Салихов связался с диспетчером, сообщив ему, что машину не удалось установить в так называемую посадочную конфигурацию. То есть, например, выпустить все закрылки и шасси. Отметим, что срабатывание соответствующей сигнализации в кабине не всегда свидетельствует о реальной неполадке, однако пилот должен был подстраховаться. Запросив разрешение на второй круг и получив его, господин Салихов начал набор высоты. В этот момент и случилось ЧП. Во всяком случае допрошенный следствием диспетчер утверждает, что самолет продержался в воздухе буквально несколько секунд после последнего сеанса связи с его экипажем.

Угол атаки стал углом падения

По одной из версий, набрать высоту экипажу могло помешать обледенение машины, возникшее при прохождении низкого облачного слоя. Налепший на рулях и закрылках даже небольшой слой льда мог нарушить аэродинамические характеристики машины.

Аварийная ситуация могла возникнуть и из-за технической неисправности. Например, продолжились проблемы с закрылками, или пилоты, пытаясь набрать высоту, не смогли по какой-то причине вывести двигатели машины во взлетный режим.

Однако специалистам более правдоподобной представляется версия о серии ошибок, допущенных самими пилотами. Начаться они могли на подлете к полосе из-за того, что самолет не удалось вписать в глиссаду - наклонную прямую, по которой происходит снижение на посадку.

Свою ошибку летчики попытались компенсировать маневрированием, а когда это не получилось, сообщили диспетчеру о нарушениях в конфигурации, чтобы исправить все на втором круге. Однако выйти на него не удалось. Возможно, набирая высоту, пилоты слишком высоко задрали нос машины, превысив таким образом допустимый для Boeing угол атаки. Из-за этого лайнер мгновенно потерял скорость и свалился в штопор. Раскрутиться ему не позволила слишком маленькая высота, поэтому на первом же витке он ударился о землю не крылом, а носом. Удар спровоцировал взрыв топлива, которое оставалось в баках. Взрыв и пожар оказались настолько мощными, что от большинства людей, находившихся на борту,



остались обугленные фрагменты. Для их опознания потребуются экспертизы ДНК.

Версия о том, что к катастрофе мог привести человеческий фактор, появилась и из-за очевидной неопытности экипажа. Несмотря на то что оба пилота проработали в авиации более двух десятков лет, их нельзя назвать профессиональными летчиками в полном смысле этого слова, поскольку за штурвалы они сели после курсов переподготовки. Рустем Салихов стал летчиком только три года назад, а до этого был штурманом. Его напарник Виктор Гуцул работал бортиженером и только в 2011 году научился управлять самолетом.

Впрочем, точная картина происшедшего будет восстановлена только после того, как специалисты МАКа смогут расшифровать данные бортовых самописцев, которые получили серьезные повреждения во время катастрофы. А пока под проверки СКР и прокуратуры попали не только сама авиакомпания «Татарстан» и ее базовый аэропорт Казань, но и московское Домодедово, в котором лайнер запраправлялся и проходил предполетный контроль. Впрочем, в самом аэропорту сказали, что это не более чем обычные процедуры, предусмотренные регламентом расследования.

Парк без Boeing

Парк самолетов авиакомпании «Татарстан» состоит из четырех Airbus 319, Cessna Grand Caravan и двух Ту-154. После катастрофы у перевозчика остался еще один Boeing 737. Но вчера перевозчик сообщил о приостановке его эксплуатации «до выяснения причин авиационного происшествия 17 ноября». Министр транспорта Максим Соколов заявил, что судьба последнего Boeing решится в течение месяца после проведения всех проверок. При этом глава Минтранса отметил, что до произошедшей катастрофы у Росавиации и Ространснадзора «не было серьезных претензий к авиакомпании». Вчера в Росавиации сообщили, что пока рано делать выводы о возможном применении каких-либо санкций в отношении авиаперевозчика. «В ближайшее время будет сформирована комиссия по проверке организации летной работы авиакомпании, после чего станет понятно, соответствовал перевозчик всем предъявляемым к нему требованиям или нет», - добавил представитель ведомства. По его словам, работа комиссии займет несколько недель. В пресс-службе авиакомпании «Татарстан» вчера лишь сообщили «Ъ», что все полеты совершаются в текущем режиме и никаких изменений в работе не произошло.

Согласно данным СПАРК, собственником авиаперевозчика является ЗАО «Тат-Аэро», 50% которого контролирует ОАО «Татарстан-Аэро», еще по 25% у Bulgarian Aviation Group и у ООО «Ескана Русия». При этом, по информации СМИ, болгарская группа уже вышла из



Официальный сайт
Следственный комитет
Российской Федерации

состава акционеров. Вчера в «Татарстане» отказались раскрывать структуру собственности компании.

При этом в компании добавили, что не собираются объединяться с «Ак Барс Аэро» (об этом сообщалось с 2011 года), а «только сегментируют бизнес». В авиакомпании поясняют, что «Татарстан» займется коммерческими перевозками, а ««Ак Барс Аэро» останется оператором бизнес-авиации». В прошлом году «Татарстану» впервые удалось стать прибыльным. В 2012 году чистая прибыль компании составила 2,8 млн руб., тогда как в 2011 году авиакомпания получила убыток 5,8 млн руб., а в 2010-м - 10,5 млн руб. Но выручка от продаж «Татарстана» продолжает падать: если в 2010 году компания заработала 3,2 млрд руб., то в 2011-м - 3,1 млрд руб., а в 2012 году - уже 3 млрд руб.

Сергей Машкин, Юлия Галлямова; Андрей Смирнов,

19 Ноября 2013

Адрес страницы: <https://sledcom.ru/press/smi/item/508782>