



Вчера вечером в казанском аэропорту при заходе на посадку разбился пассажирский Boeing 737-500 (регистрационный номер VQ-BBN) авиакомпании «Татарстан». Все находившиеся на борту 50 человек – 6 членов экипажа и 44 пассажира – погибли. Среди последних, по уже подтвержденным данным, сын президента Татарстана 23-летний Ирек Минниханов и глава УФСБ по Татарстану 56-летний Александр Антонов. Рассматриваются три версии ЧП – неисправность техники, ошибка в пилотировании и неблагоприятные погодные условия.

Катастрофа в международном аэропорту Казань произошла в 19:25. Самолет вылетел рейсом 363 из Домодедово в 18:25. По пока не выясненным причинам экипажу, который возглавлял Рустэм Салихов, пришлось зайти на второй круг. Во время посадки самолет неожиданно рухнул и взорвался. Предположительно взрыв произошел из-за удара топливного бака о поверхность взлетно-посадочной полосы. Впрочем, сами авиаторы говорят, что удар самолета при падении можно было принять за взрыв. Как бы то ни было, машина загорелась. На место прибыли более 350 пожарных и спасателей, а также несколько десятков единиц техники. Аэропорт был закрыт. Пожар удалось потушить менее чем за полчаса. На месте падения были обнаружены тела всех 50 человек, которые находились на борту. Среди них оказались сын президента Татарстана 23-летний Ирек Минниханов и глава УФСБ по Татарстану 56-летний Александр Антонов, которые вместе возвращались из Москвы бизнес-классом. Факт гибели чекиста «Ъ» неофициально подтвердили его подчиненные.

Следственный комитет России (СКР) возбудил уголовное дело по ч. 3 ст. 263 (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц). На место катастрофы, по словам официального представителя ведомства Владимира Маркина, сразу выехали лучшие следователи и криминалисты приволжского управления СКР. Основные версии – техническая неисправность, ошибка пилотов и плохие погодные условия. Версия теракта вчера не рассматривалась. В Домодедово уже изъяты образцы топлива, которым был заправлен самолет, а также техническая документация о его предполетной подготовке. Общее руководство расследованием будет осуществлять глава СКР Александр Бастрыкин. Владимир Путин поручил правительству сформировать комиссию

по расследованию причин авиакатастрофы. Президент выразил соболезнования близким погибших.

Отметим, что именно этот самолет около года назад уже совершал вынужденную посадку: во время взлета в Казани сработала аварийная сигнализация. Тогда заподозрили разгерметизацию салона, однако о результатах проверки не сообщалось. Возраст самолета – около 23 лет, начал эксплуатироваться в июне 1990 года. До авиакомпании «Татарстан» самолет сначала находился на балансе Euralair Horizons (Франция). Затем, летом 1992 года, машину приобрела Air France. В 1995 году его выкупила компания Uganda Airlines. Из Африки в феврале 2000 года самолет отправился в Бразилию – следующим его владельцем стала компания Rio Sul. Спустя пять лет Boeing вновь вернулся в Старый Свет, в авиакомпанию Blue Air (Румыния), затем – в Bulgaria Air.

Что касается погоды, то, по предварительным данным, в момент катастрофы в районе аэропорта было около 3 градусов тепла, скорость ветра равнялась примерно 8 м/с, хотя иногда она достигала 13–15 м/с. Временами шел небольшой дождь. По мнению опрошенных «Ъ» специалистов, условия для посадки не были экстремальными.

Версия ошибки в пилотировании пока, видимо, является приоритетной, хотя окончательно можно будет об этом говорить только после расшифровки бортовых самописцев. Ряд летчиков-испытателей, работавших с этой моделью самолета, в частности, Магомед Толбоев, считают, что в результате ошибки экипажа, который не выдержал глиссаду (траектория снижения при посадке), могла произойти «грубая посадка», в результате чего подломилось шасси и самолет корпусом упал на взлетно-посадочную полосу.

В Межгосударственном авиационном комитете предложили подождать результатов изучения «черных ящиков».

«Перед каждым вылетом самолеты авиакомпании проходят техническое обследование. Все плановые осмотры самолет также проходил», – заявила «Ъ» пресс-секретарь «Татарстана» Гульназ Минниханова, однако не смогла уточнить, когда был последний плановый осмотр. Версии, почему самолет потерпел крушение, в авиакомпании не называют, однако госпожа Минниханова заверила, что «по техническому состоянию к самолету претензий не было».

Как заявили «Ъ» в Национальном союзе страховщиков ответственности, пассажиры рейса застрахованы в компании «СОГАЗ». По Воздушному кодексу лимит выплат по их гибели составит 2 млн руб. на человека. Самолет, по словам источника на рынке, был застрахован в татарской компании «Ак Барс Страхование».

Чем известен разбившийся самолет

Разбившийся вчера Boeing относился к модификации 737-500, которая используется на регулярных рейсах с 1990 года. Входит в семейство Boeing 737 Classic, отличаясь от 737-300 (базовая модель) и 737-400 (увеличенная вместимость) большей дальностью полета. Длина фюзеляжа – 31 м, ширина – 3,54 м, размах крыльев – 28,88 м, высота – 11,13 м. Максимальная дальность полета – 5,5 тыс. км. Максимальное количество пассажиров – 140. Крейсерская скорость – 796 км/ч. Максимальная высота полета – 11,3 тыс. м.

Потерпевший катастрофу самолет, имевший бортовой номер VQ-BBN, совершил первый полет 18 июня 1990 года. В разные годы эксплуатировался авиакомпаниями Euralair International и Air France (обе – Франция), Uganda Airlines (Уганда), Rio Sul (Бразилия), Blue Air (Румыния), Bulgaria Air (Болгария). С декабря 2008 года седьмым эксплуатантом стала авиакомпания «Татарстан», взявшая машину в лизинг.

С самолетом было связано несколько авиационных инцидентов. 17 декабря 2001 года он был серьезно поврежден во время жесткой посадки в аэропорту бразильского города Белу-Оризонти. 107 находившихся на борту человек остались живы. 26 ноября 2012 года после взлета самолет с 78 пассажирами на борту совершил аварийную посадку в аэропорту Казани. В кабине пилота сработали датчики о прекращении работы системы наддува, и произошел автоматический выброс кислородных масок. Никто не пострадал.

Источник: [Коммерсантъ](#), № 211, 18.11.13

Авторы: Гришина Т., Антонов К.