

ИГОРЬ ЗЫРЯНОВ

СЕКUNДА ДО КАТАСТРОФЫ

РАССЛЕДОВАНИЯ
САМЫХ ИЗВЕСТНЫХ
АВИАПРОИСШЕСТВИЙ

 **БОМБОРА**
ИЗДАТЕЛЬСТВО

Москва

УДК 821.161.1-94
ББК 84(2Рос=Рус)6-44
3-97

Текст печатается в авторской редакции.

За выводы, сделанные автором, редакция ответственности не несет.

Зырянов, Игорь.

3-97 Секунда до катастрофы : расследования самых известных авиапроисшествий / Игорь Зырянов. — Москва : Эксмо, 2026. — 224 с. : ил. — (Люди риска. Реальные истории из жизни профессионалов).

ISBN 978-5-04-201395-9

При расследованиях крупных авиакатастроф часто одни и те же факты трактуются диаметрально противоположно. Безумные версии, океан информации, домыслы, слухи... Игорь Зырянов, известный блогер и эксперт в сфере авиакатастроф, автор популярного канала об авиации, человек, который много и профессионально занимается подобными трагедиями, предлагает честный обзор самых крупных авиакатастроф, основанный на анализе и документах. У вас есть возможность заглянуть за кулисы, понять и прочувствовать накал и остроту критических ситуаций.

УДК 821.161.1-94
ББК 84(2Рос=Рус)6-44

ISBN 978-5-04-201395-9

© Игорь Зырянов, текст, 2025
© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2026

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. «Суперджет 100»	
5 мая 2019 года	13
2. Чудо на кукурузном поле	
15 августа 2019 года	33
3. Пшеничное чудо под Новосибирском	
12 сентября 2023 года	55
4. Иллюзии. Авиакатастрофа в Казани	
17 ноября 2013 года	73
5. Пьяный за штурвалом	
14 сентября 2008 года	87
6. Рейс 612 Анапа – Питер	
22 августа 2006 года	99
7. Ребенок за штурвалом	
23 марта 1994 года	115
8. Гибель хоккейного «Локомотива»	
7 сентября 2011 года	133
9. Ташкентский «Пахтакор»	
11 августа 1979 года	155
10. Авиакатастрофа над Боденским озером	
1 июля 2002 года	169
11. Гибель польского правительства под Смоленском	
10 апреля 2010 года	181
12. Теракты в Америке	
11 сентября 2001 года	193

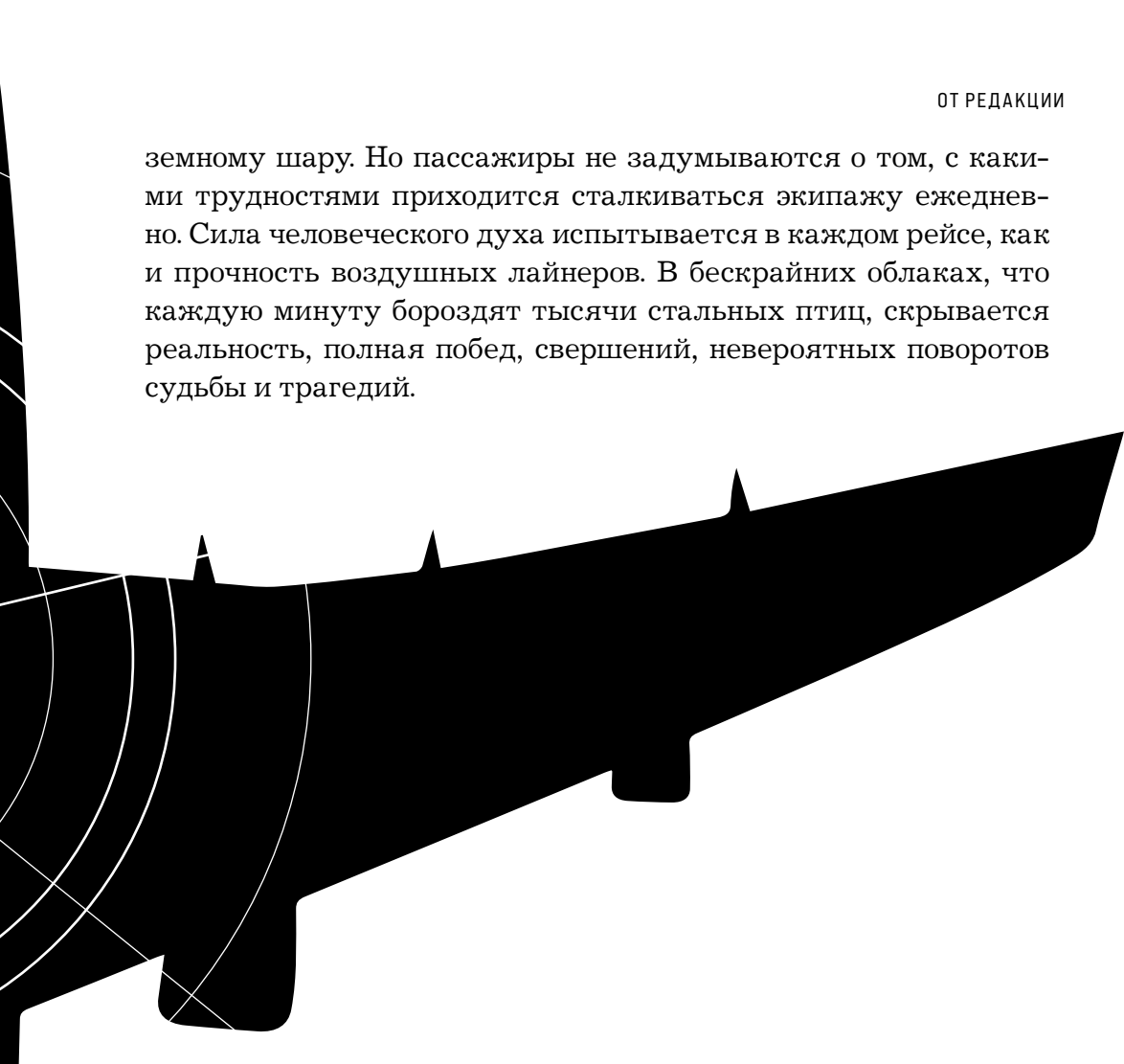


▶▶ **ОТ РЕДАКЦИИ**

Авиация — это не только величие полетов, признак гениальности человеческой мысли и слава летчиков. Это работа, существующая на тонкой грани между решениями экипажа и исправностью механизмов. Каждый полет — история, что разворачивается на фоне непрестанно меняющейся действительности, где небо может стать как защитным куполом, так и мрачным залом суда.

Мы живем в мире, где небосвод давно стал привычной дорогой, а самолеты — комфортабельными «машинами» для путешествий по всему

земному шару. Но пассажиры не задумываются о том, с какими трудностями приходится сталкиваться экипажу ежедневно. Сила человеческого духа испытывается в каждом рейсе, как и прочность воздушных лайнеров. В бескрайних облаках, что каждую минуту бороздят тысячи стальных птиц, скрывается реальность, полная побед, свершений, невероятных поворотов судьбы и трагедий.



Сама история человечества свидетельствует о том, что научный и технический прогресс неизбежно сопровождается рисками: когда люди стремятся покорить небо, они сталкиваются с неизведанным и неизбежно открывают для себя как умопомрачительные откровения, так и опасности, о которых могли лишь догадываться, но именно преодоление их и позволяет двигаться дальше, к новым горизонтам и достижениям.

Самыми же опасными моментами считаются взлет и посадка из-за малой высоты полета и, как следствие, нехватки времени для оценки возникшей проблемы и вариантов ее решения. К счастью, авиакатастрофы случаются крайне редко,

и авиаперевозки по-прежнему остаются самым безопасным видом транспорта в мире. Акцент на безопасности в авиационной отрасли имеет первостепенное значение: пилоты, инженеры и авиадиспетчеры обладают высокой квалификацией и в большинстве своем преданы делу.

Однако на заре авиации, когда полеты еще были в зачаточном состоянии, авиакатастрофы были гораздо более частым явлением, и первый взлет был воспринят как триумф человеческой инженерной мысли.

Братья Орвилл и Уилбур Райт, совершившие 17 декабря 1903 года первый в мире полет на аэроплане, даже и не догадывались о том, к чему приведет их открытие! В самом начале освоения воздушного пути полеты сопровождались поломками и авариями, но суда поднимались на небольшую высоту, и пилотам удавалось отделаться лишь незначительными повреждениями. С началом же показательных полетов, в которых зрители требовали от пилотов большей виртуозности, высоты и новых маневров, риск начал расти во все большей прогрессии...

17 сентября 1908 года Орвилл Райт взял с собой на борт летательного аппарата американского лейтенанта Томаса Сэлфриджа. На глазах почти трех тысяч зрителей аэроплан взлетел, сделал три круга, а на четвертом у него отвалился кусок винта и самолет рухнул на землю: получившего повреждения Райта удалось спасти, а придавленный мотором Сэлфридж погиб, став первой жертвой авиакатастрофы в истории.

В России первая авиакатастрофа произошла 7 октября 1910 года в Санкт-Петербурге. Весь город с 8 сентября по 1 октября ежедневно собирался на Комендантском поле, которое на это время превратили в аэродром. Вдоль летного поля соорудили трибуны для зрителей... Цены на представление по тем временам были огромными: билет в ложу стоил 25 рублей, на простые места — от 20 копеек до 5 рублей. Но их тут же разобрали на все дни вперед, и, мало того, горожан даже не испугала захватившая в ту осень Петербург эпидемия холеры!

Тогда во время показательного полета опытнейший летчик Лев Мациевич вывалился из кабины «Фармана»: аэроплан, не выдержав нагрузки, в воздухе развалился на части. Пилот

упал с высоты 385 метров и разбился на глазах жены Мациевича и его семилетней дочери.

«Это продолжалось менее полуминуты, но казалось вечностью, — вспоминал очевидец ужасной катастрофы, народоволец И. Морозов. — Всем сознанием чувствовалось и понималось, что Мациевич летит в объятие смерти, ждущей его внизу, и что ничем уже нельзя его спасти... Многочисленная толпа, казалось, замерла на месте. Только потом, когда все летевшее в воздухе уже лежало вдали на поле, раздался крик ужаса толпы, который никогда не забудет тот, кто его слышал...»

Гибель авиатора заставила популярного тогда изобретателя Г. Е. Котельникова задуматься над изобретением парашюта, который всегда бы находился на теле авиатора. Патент на изобретение первого в мире ранцевого парашюта РК-1 Котельников получил через год. С трудом переживая гибель товарища, русские авиаторы не дрогнули и вскоре установили семь всероссийских рекордов.

ДВАДЦАТЫЕ ГОДЫ XX ВЕКА СТАЛИ КРАЙНЕ ЗНАЧИМОЙ ТОЧКОЙ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ: ВСЕГО ЗА НЕСКОЛЬКО ДЕСЯТИЛЕТИЙ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ ПРОШЕЛ БОЛЬШОЙ ЭВОЛЮЦИОННЫЙ ПУТЬ — ОТ ДЕРЕВЯННОГО БИПЛАНА ДО СВЕРХЗВУКОВОГО ПАССАЖИРСКОГО САМОЛЕТА.

Официальной же датой рождения гражданской авиации в СССР считается 9 февраля 1923 года: именно тогда было принято постановление Совета труда и обороны «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление воздушного флота и об организации Совета по гражданской авиации».

И в том же году было создано Российское общество добровольного воздушного флота — «Добролет», предшественник авиакомпаний «Аэрофлот», которая появилась в 1932 году.

Уже к середине прошлого века бурное развитие гражданской авиации потребовало принятия общих правил полетов, и тогда 7 декабря 1944 года 52 страны подписали Конвенцию о международной гражданской авиации («Чикагская конвенция») — документ стал основным источником международного воздушного права.

Ну а после развала Советского Союза гражданская авиация России начала перестраиваться на рыночные рельсы: «Аэрофлот» распался на региональные авиаотряды, на основе которых возникло множество отдельных авиакомпаний. Пошли в ход Airbus, Boeing, Ту-204 и другие...

Каждая авиакатастрофа всегда сопровождается множеством народных версий и «теорий заговора». Одни и те же события излагаются диаметрально противоположным образом. Но все же есть островок стабильности и документального изложения фактов — это результаты расследования МАК¹. Комитет проводит кропотливое расследование происшествия и разбирает дилетантские версии в пух и прах. Он изучает данные «черных ящиков», фактические обстоятельства дела, устанавливает истину и сообщает ее общественности. Именно эта истина и изложена в книге, которую вы сейчас держите в руках.

Кроме того, в ней приведены детали происшествий от интернет-пользователей, хотя их, конечно, нельзя считать абсолютно правдивыми. Также даны комментарии специалистов. И жизненные, пробирающие до мурашек истории людей, связанных с этими авиакатастрофами: от некоторых из них и самому автору становилось не по себе. Теперь вам не нужно шерстить интернет, чтобы понять, что же случилось на самом деле. Все самое важное и интересное собрано здесь, в одном месте.

Автор книги — создатель самого популярного в интернете канала об авиации на русском языке «Air Crash Investigation. Игорь Зырянов», посвятивший множество времени изучению самых громких, необычных и неоднозначных случаев авиакатастроф.

**РАЗГАДКА НЕ ТОЛЬКО ПОВОД ПОЧТИТЬ ПАМЯТЬ УШЕДШИХ,
НО И УНИКАЛЬНАЯ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОНЯТЬ, ЧТО ПОШЛО НЕ ТАК
И КАК ПРЕДОТВРАТИТЬ ПОВТОРЕНИЕ ПОДОБНЫХ СОБЫТИЙ
В ДАЛЬНЕЙШЕМ.**

¹ МАК — Межгосударственный авиационный комитет (в СНГ расследует авиационные происшествия). — *Здесь и далее прим. автора.*

Данные, которые предоставляет автор, не просто рассказы о громких происшествиях, а документальные реконструкции событий, основанные на официальных отчетах МАК. В летной среде канал используют как источник исчерпывающей и подробной информации.

Вот что пишет один из инструкторов известной авиакомпании:

«Ваш канал многие (в том числе и я) принимают как авторитетный источник, который упрощает окончательные рапорты расследования катастроф и выносит самое главное».

Ролики используют ведущие авиакомпании России при обучении летчиков, а также институты и училища гражданской авиации. Теперь все эти знания доступны вам в печатном виде.

В книге Игорь также делится подробностями разговоров с летным составом на темы:

- По чьей вине и почему разбился Boeing 737-500 в Казани?
- Трагедия рейса 612 Анапа — Питер.
- Как перевернулся Boeing 737 в Перми?
- Возможен ли вывод Ту-154 из плоского штопора?

И на многие другие, но повторим, что это лишь частные мнения.

Книга написана простым, понятным даже непрофессионалу языком и предназначена для широкого круга читателей. Также она будет полезна летному и диспетчерскому составам, желающим быстро освежить в памяти фактические обстоятельства авиапроисшествий и их последствия для авиационной и гражданской среды.

Через руки автора прошли не только сотни отчетов и свидетельств, но и истории тысячи человеческих судеб. Исключительные обстоятельства, в которые попадают пилоты, часто случаются и в обычной жизни. Поэтому знания, полученные здесь, помогут избежать ошибок в повседневной рутине.

Железнодорожникам, морякам, медикам, менеджерам — людям самых разных профессий будет что почерпнуть в этой книге. Она поможет понять, как не допускать чрезвычайных ситуаций и выходить из них в обычной жизни.







ГЛАВА
1



«СУПЕРДЖЕТ 100»

5 МАЯ **2019** ГОДА



5 мая 2019 года произошла самая резонансная авиакатастрофа России XXI века...

Обыденный полет из Москвы превратился в трагедию: никто не мог предположить, что этот день станет вехой несчастья в истории российской авиации. Новенький пассажирский лайнер Sukhoi Superjet 100, гордость отечественного самолетостроения, потерпел за свою короткую службу уже вторую катастрофу.

Первая трагедия с этим воздушным судном произошла 9 мая 2012 года в Индонезии, близ Джакарты, когда по ошибке командира лайнер, полный пассажиров, врезался в гору Салак. В узких кругах стали поговаривать о «самолете со сложной судьбой».

Катастрофа 5 мая 2019-го развернулась на фоне сообщений о частых поломках этих лайнеров. Говорили, что они постоянно стояли у забора в Шереметьево и налет на них был в разы меньше, чем у Boeing и Airbus. Производитель «Суперджета» в ответ на нападки объяснял что «Аэрофлоту» невыгодно эксплуатировать их самолет. Что по контракту авиакомпания и так получала за них деньги. Были сообщения, что производитель не смог обеспечить хорошее послепродажное обслуживание — доставку запчастей вовремя и прочее.

АНДРЕЙ ЛИТВИНОВ, командир Airbus A320, пилот «Аэрофлота»:

«Сам самолет летучий, летчики довольны, хороший самолет. Но вот эти бесконечные поломки постоянно изводят всех летчиков. Руководство отвечало — “детские болезни”. Но вот уже прошло сколько лет, а болезни остались».

В контексте этого те россияне, что критично относились ко всей отечественной промышленности, окрестили самолет

«супержестью», и в народе считалось смертельным аттракционным прокатиться на этой технике.

Катастрофа 5 мая 2019 года произошла по вине командира — 42-летнего Дениса Евдокимова, опытного летчика у которого за плечами около 7000 часов налета. Ранее он работал в погранвойсках на Ил-76 и в «Трансаэро» на Boeing 737, а после развала компании пришел в «Аэрофлот».

ВЛАДИМИР ЕВМЕНЬКОВ, один из пассажиров этого рейса:

«На взлете мы поднялись к облакам и, видимо, вошли в грозовой фронт, потому что я сидел возле иллюминатора и физически видел, что в правый двигатель два раза ударила молния. Было два очень громких удара и две вспышки, но двигатель не загорелся. Не знаю, работал он дальше или не работал, но он не горел, это совершенно точно. Я видел по соседям, что у людей посуровели лица. Паники не было. Затем прозвучало объявление, что по техническим причинам мы вынуждены вернуться в Москву».

Вылет самолета из Москвы в Мурманск был запланирован по определенной схеме. Но прямо по курсу взлета была гроза, которая перемещалась слева направо (см. схему ниже).



Рис. 1. Вылет Sukhoi Superjet 100 из Москвы в Мурманск, 5 мая 2019 года