



Как в воду летели

20 лет самой страшной и самой странной авиакатастрофе в истории Армении. Восстанавливаем хронологию последнего полета рейса RNV967



Самолет, летевший по маршруту Ереван-Сочи. Фото: AFP PHOTO / Denis Sinyakov

13:22, 30 апреля 2026,

Вячеслав Половинко

спецкор

полную версию материала со всеми мультимедиа-элементами вы можете прочитать [по этой ссылке](#) или отсканировав QR-код →



В ночь на 3 мая 2006 года на подлете к Сочи разбился лайнер А320, выполнявший регулярный рейс из Еревана. Самолет упал в воду на большой скорости при попытке экипажа уйти на второй круг из-за плохих условий посадки. Погибло 113 человек (105 пассажиров и 8 членов экипажа), большинство — граждане Армении и России.

В истории армянской авиации это — крупнейшая авиакатастрофа. До этого таковой считалось падение Ан-26 в Гюмри в 1993-м: тогда тоже при уходе на второй круг самолет «Авиалиний Кубани», который выполнял грузовой рейс, упал на территории аэропорта Ширак. Погибло 35 человек.

Были и другие авиакатастрофы — еще в советское время. Но катастрофа рейса RNV967 выделяется на этом фоне не только числом жертв, но и тем, что даже спустя годы некоторые не верят в официальную версию событий. Хотя все гораздо проще, чем кажется.

«Новая» рассказывает о последнем полете этого самолета и всех странностях, связанных с ним.

«Депутаты» на борту

Тот рейс из Еревана в Сочи был ночным, самолет взмыл в небо около полуночи. За штурвалом — два опытных летчика. По крайней мере, так считается: 40-летний Григор Григорян налетал уже больше 5500 часов, 29-летний Арман Давтян — чуть больше двух тысяч, но на А320 — половину из них. В целом, этого опыта уже точно хватает для дежурного рейса, который длится чуть больше часа. Но управление самолетом — это не

только налетанные часы и циклы «взлет–посадка». Это еще и умение сохранять хладнокровие и принимать правильные решения в быстро меняющихся условиях.

А условия как раз меняются. Незадолго до начала предпосадочных процедур экипаж связывается с диспетчером Сочи и узнает, что погода на аэродроме приземления не годится для выполнения безопасной посадки. Горизонтальная видимость на аэродроме — 2000 метров, а должна быть — два с половиной километра. И поскольку дальше прогноз был только на ухудшение (это же Сочи, там ливневые дожди — обычное дело, а тут еще и холодный фронт), экипаж сначала задумывается о том, чтобы вернуться в Ереван. Второй пилот в переговорах с диспетчером говорит, что резервного топлива в самолете — на час полета, они могут подождать и потом сесть. Но диспетчер никаких надежд не дает: видимость будет только ухудшаться. Надо разворачиваться.

Через некоторое время, когда расстояние и до Еревана, и до Сочи примерно одинаковое, экипаж просит сводку погоды снова — и зачем-то добавляет, что у них на борту находятся депутаты. Мало того что это неправда — из известных людей на борту был лишь продюсер Comedy Club и создатель команды КВН «Новые армяне» Артур Тумасян, — так еще и непонятно, как именно эта информация должна была повлиять на диспетчера в Сочи и уж тем более на погоду. Ясно лишь, что пилоты очень хотят сесть именно в Сочи.

Почему именно там? Зачем рисковать? С точки зрения авиации большой интриги в их действиях нет: если бы погода проходила и есть уверенность, что сядешь, — экипаж имеет право на такой заход.

Но с другой стороны — решение на возвращение в Ереван уже принято. Импульсивно менять решение туда-сюда — признак не очень здоровой атмосферы в конкретном полете.

Гипотетической причиной для посадки именно в Сочи могли стать экономические проблемы. Автор самого известного канала об авиакатастрофах на русском языке Air Crash Investigation Игорь Зырянов, [комментируя](#) реконструкцию этого происшествия у себя на YouTube-канале, приводит в качестве комментария мнение одного из бортпроводников, летавших в то время. «В Армении в те времена были очень большие проблемы с керосином. Поэтому все самолеты, прилетая в Сочи, Ростов, Москву, заправлялись по максимуму», — утверждает комментатор. Это действительно так: экономическая ситуация в середине нулевых в Армении была не очень оптимистичная, и проблемы гражданской авиации находились в одном ряду со всеми остальными проблемами. Можно ли этим объяснить и рассказ о «депутатах» на борту? Наверное, да. Но это в любом случае грубое нарушение само по себе — да еще и просто ложь.

Тем не менее погода в этот момент чудесным образом меняется на нужную. Горизонтальная видимость на аэродроме Сочи становится 3600 метров. Никакой магии тут, впрочем, нет: так устроен холодный фронт. Одна зона осадков прошла, просвет перед второй частью фронта — вот вам и хорошая видимость. Нижний край облачности при этом остается на 170 метрах — это предельный минимум для посадки в Сочи. Диспетчер честно предупреждает, что погода ПОКА проходит, но все может поменяться.

Пилоты разворачивают самолет обратно и решают все же лететь в Сочи. Игорь Зырянов в реконструкции обращает внимание на то, что капитан Григор Григорян вместо режима снижения Descent Mode устанавливает Open Descent — то есть автопилот летит не по указанным параметрам, с учетом всех высот и ограничений, а быстро снижается по направлению к

полосе. Возможно, экипаж не совсем четко понимает логику работы этих режимов, но, похоже, это спешка в надежде проскочить на полосу, пока погода позволяет. Правда, самолет все равно летит выше нужного профиля, поэтому разворот на посадочный курс А320 пролетает, и на него нужно возвращаться. Это все дополнительное время, которого — экипаж это, кажется, понимает — совсем мало.



Armavia Airbus A320. Фото: википедия

И чутье летчиков не подводит: погода снова портится, нижний край облачности опускается со 170 до 160 метров — и садиться уже нельзя. И Григор Григорян, и Арман Давтян, говоря простым языком, психуют и матерят на чем свет стоит и ситуацию, и погоду, и вообще этот полет. Чувства настолько переполняют пилотов, что маты продолжают во время чтения карт контрольных проверок — а это уже грубейшее нарушение инструкций. Не говоря уж про то, что эмоции — и так плохой помощник в авиации, а тут еще нервы приводят к резкому

возрастанию уровня стресса в экипаже. Летчики хотели сесть во что бы то ни стало именно в Сочи.

Помнили ли они, что множество катастроф до этого дня (да и много после) случилось как раз по этой причине: летчики хотели сесть именно в конкретной локации? Это уже не узнаешь, но в тот момент погода снова дает им шанс. Нижний край облачности поднимается до 190 метров, горизонтальная видимость — 4000 метров. Можно успокоиться и садиться.

Отключение автопилота

Современная авиация устроена так, что большую часть времени самолетом управляет автопилот. Он же, как правило, выводит самолет на посадочную прямую — она называется глиссадой. Уже на финальном отрезке пилотирующий в экипаже отключает автопилот, чтобы досаживать машину вручную. Вот и в этом рейсе автопилот после всех манипуляций экипажа с шасси и закрылками ведет самолет точно к полосе строго по глиссаде. Это называется стабилизированным заходом: параметры полета не скачут, и никаких экстренных решений принимать не надо. До полосы остается 10 километров.

Тут диспетчер вновь выходит на связь и говорит, что нижний край облачности резко опустился до 100 метров (погода — дрянь, об этом честно говорилось в самом начале). Посадку осуществлять нельзя, нужно уходить на второй круг.

Диспетчер говорит: «Разворот вправо, набирайте 600». Это не прямое указание уходить на второй круг, но экипаж в таких случаях должен по умолчанию совершить действия по уходу: набирать высоту, убрав

шасси, слегка убрав закрылки и дав при этом взлетный режим двигателям. Ничего этого летчики не делают.

Они поворачивают вправо, но самолет остается в горизонтальном полете на высоте 340 метров и в посадочной конфигурации. Для автопилота это фактическое указание оставаться в фазе захода на посадку, а не активировать схему режима ухода на второй круг, при которой он сам выстраивает некоторые параметры.

Диспетчер повторяет указание набирать 600 метров еще раз. На самолетах А320 панель для выставления набора высоты установлена в футах — то есть нужно установить значение в 2000 футов. В суматохе и на нервах пилоты путаются и ставят 3200 футов. Это совсем другой режим полета, и автопилот послушно устремляется к этой высоте. Но это очень резкий набор, поэтому нос самолета резко задирается, а угол тангажа — то есть горизонтального положения самолета относительно горизонта — вырастает до 21 градуса. Одно из последствий такого набора — падение скорости. В кабине начинает громко звучать сигнализация об этом, и экипаж быстро добавляет газу.

Ситуация непривычная, но в общем самолет ведет себя в заданных рамках: он нормально летит, в нем ничего не сломалось, и даже большой угол тангажа не является проблемой сам по себе. Выправить положение самолета можно спокойно, нужно просто поменять цифры на панели на верные. Но уже разнервничавшегося капитана движение самолета, которого он не ожидал, и сигнализация раздражают еще сильнее. И он, думая, что автопилот делает что-то не то, выключает его, чтобы управлять самолетом вручную. На самом деле психоэмоциональное состояние Григора Григоряна таково, что сейчас он адекватно воспринимать положение самолета не

ГОТОВ.

Летчики ко всему прочему продолжают эмоционально выяснять между собой, что происходит с самолетом. В итоге они видят, что цифры на панели не те — и меняют их на правильные 2000 футов. Да только автопилот-то выключен!

Это действие уже бесполезно. Экипаж не понимает, что происходит, у них не хватает времени спокойно оценить ситуацию.

Григор Григорян отклоняет сайдстик (на самолетах А320 это такие джойстики вместо штурвала) от себя, потому что хочет снизить лайнер до заданной им высоты в 2000 футов. Одновременно сайдстик отклоняется им и вправо. Скорость начинает бешено расти — самолет летит вниз, да еще и с правым креном в 40 градусов. Второй пилот отклоняет свой сайдстик влево, чтобы выправить крен. Двойное пилотирование в принципе запрещено на Airbus, а тут сигналы складываются — и самолет начинает лететь прямо, без крена. Это создает у командира иллюзию, что сайдстик он нажимает правильно, так что самолет продолжает лететь вниз. Сигнализация о двойном пилотировании не звучит — ведь звучит сигнализация об опасном сближении с землей.

Вертикальная скорость увеличивается все сильнее — в какой-то момент она становится равна 25 метрам в секунду. Самолет несется по направлению к Черному морю, а за высотой никто не следит, и за окном ночь — ничего не видно. Григор Григорян дважды пытается потянуть сайдстик на себя — но это не помогает, ведь Арман Давтян тянет сайдстик влево, но еще и

вниз. Самолет продолжает нестись к воде.

Пилоты заметили опасную ситуацию слишком поздно и лишь в последние мгновения потянули синхронно сайдстики на себя — больше инстинктивно, чем по инструкции. На скорости более 500 км/ч рейс RNV967 ударился об воду. Все находившиеся на борту погибли мгновенно.

След катастрофы

Официальной причиной крушения назван человеческий фактор. Командир отключил автопилот и, грубо говоря, не справился с управлением самолетом. Хотя, как показало расследование, если бы автопилот не был отключен, ситуация не стала бы критической. Скорее всего, экипаж справился бы спокойно с задраным носом, ушел на второй круг или вообще все-таки улетел обратно в Ереван.



Родственники погибших в результате крушения самолета авиакомпании «Армавиа» А320 у здания аэропорта в Сочи. Фото: ITAR-TASS

Разумеется, в эту причину никто изначально не поверил. Владелец «Армавиа» Михаил Багдасаров **заявил**, что с заключением МАК не согласен, что в катастрофе виноваты наземные службы и погодные условия — но никак не пилоты. Параллельно активно обсуждалась версия о том, что в салоне самолета происходила перестрелка. На борту самолета действительно летел Бениамин Хачатрян (Бено Ростовский) — известный в те времена бизнесмен с криминальной репутацией. Но версия о том, что в самолете произошла стрельба из-за какого-то спора, что командир самолета был ранен, а второй пилот не смог сесть, — это все какая-то сплошная конспирология. Всерьез ее даже спустя 15 лет **продолжал** обсуждать только пропагандистский Sputnik. Согласно записям «черных ящиков» и анализу обломков, ни взрывов, ни стрельбы зафиксировано не было.

Желание увидеть в авиакатастрофе чей-то след извне понятно по многим причинам. Мы не привыкли верить официальным версиям, да и не очень хочется признавать то, что одна-единственная ошибка, совершенная опытным командиром, могла привести к фатальным последствиям.

Но реальность обычно проще и страшнее. Опыт командира приличный, однако авиакатастрофы происходили и с гораздо более маститыми экипажами. Вообще же любая авиакатастрофа — это сочетание мелких факторов и ошибок, каждая из которых сама по себе, может, и не фатальна, но, наложившись друг на друга, они ведут к трагическим последствиям (по этому поводу даже есть выражение «швейцарский сыр безопасности»). Пилоты перед полетом отдыхали 24 часа — но только

официально: речевой самописец зафиксировал, что летчики жаловались на то, что не выспались. Рейс при этом был ночной, когда организму в целом сложнее выполнять сложные задачи. Постоянно меняющаяся информация о погоде (в отчете МАК было написано, что метеоборудование в Сочи могло быть неточным — но что конкретно это значит, не очень понятно); решение сесть в Сочи даже после того, как уже было принято решение разворачиваться, — все это слишком нервировало командира. Эмоциональность привела к невнимательности, невнимательность — к невынужденным ошибкам, а те — к состоянию психологического ступора. В условиях малого запаса высоты и времени эти факторы тоже приобрели решающее значение.

Да, диспетчер в Сочи не дал прямого указания уходить на второй круг, а в авиации крайне важна терминология. Когда контролируешь большое количество параметров, указания воспринимаются буквально, у пилота нет времени его разгадывать, как ребус. Но штука в том, что

экипаж рейса «Армавиа» должен был, получив метеосводку, выполнить процедуру ухода на автомате. К сожалению, уже скопившаяся в этот момент раздражительность экипажа отняла еще больше времени, которое можно было потратить на анализ.



Мемориальный хачкар в память о погибших при крушении самолета Airbus A320, рейс 967 компании «Армавиа». Фото: википедия

Авиакатастрофа на подлете к Сочи стала тяжелым ударом и для самой компании «Армавиа». В 2006 году ее пассажиропоток упал вдвое по сравнению с предыдущим годом. Потом авиаперевозчик (монополист тогда, между прочим) стал восстанавливать позиции, но тут случился мировой финансовый кризис, собственные неудачные сделки и, как следствие, долги. В итоге все привело к тому, что в 2013 году 10-летняя к тому моменту авиакомпания объявила себя банкротом. На ее месте возникло несколько новых авиаперевозчиков — со своей новейшей историей и со своими проблемами.

Трагические уроки рейса NRV967 эти компании наверняка усвоили. А в память об авиакатастрофе в пантеоне Ераблур в Ереване установлены мемориалы погибшим пилотам и

пассажирам. Памятный мемориал есть и в Сочи. Кроме того, в 2015 году по мотивам авиакатастрофы был снят фильм «Прерванный полет» — большого успеха, правда, не имевший.