

**В этой публикации речь пойдет о чудесах и их последствиях. Потому что когда авиалайнеры с десятками пассажиров на борту совершают аварийные посадки в поле, и при этом все люди остаются живы, иначе как чудом это не назовешь. В истории российской авиации таких исключительных случаев известно два.**

Первый произошел 15 августа 2019 года, когда самолет избежал крушения, совершив аварийную посадку в кукурузном поле в Подмосковье. Другой был зафиксирован 12 сентября 2023 года, когда самолет был вынужден сесть на пшеничном поле возле деревни Каменка в Новосибирской области. Оба самолета принадлежали одной и той же авиакомпании – «Уральские авиалинии». Марки воздушных судов тоже были похожи: Airbus A320\* под Новосибирском и A321 в подмосковье. И пилоты в каждом из этих случаев, по единодушным оценкам экспертов, сумели сделать невозможное, сохранив жизни людей. Вот только последствия для экипажей были разные. Но прежде чем перейти к ним, вернемся мысленно к чуду на пшеничном поле под Новосибирском.

В тот памятный сентябрьский день авиалайнер совершал рейс из Сочи в Омск. При заходе на посадку на аэродром в Омске экипаж изменил курс и направился в Новосибирск. Как выяснилось впоследствии, в самолете произошла утечка гидравлической жидкости из «зеленой» гидросистемы. На самолете три гидросистемы: «зеленая», «желтая» и «голубая». Каждая отвечает за работу определенных элементов самолета. При отказе «зеленой» гидросистемы наблюдаются отклонения в работе спойлеров и закрылков, поэтому посадочная дистанция может увеличиваться. Командир корабля отказался от посадки в Омске и выбрал новосибирский запасной аэродром, так как там взлетно-посадочная полоса 3 000 м, а в Омске – 2 500. Кроме того, в Новосибирске у компании имелась собственная ремонтная база, в отличие от Омска. Но до запасного аэродрома самолет не дотянул. Сигнал бедствия пилоты подали примерно за 200 км от Новосибирска, когда поняли, что топлива до аэропорта не хватит. Его не хватало и для того, чтобы вернуться в Омск. Тогда командир воздушного судна Сергей Белов принял решение совершить посадку на площадку, подобранную с воздуха, с выпущенными шасси.

Когда через пятнадцать минут после приземления самолета к нему прибыли представители экстренных служб, почти все 159 пассажиров, в их числе 23 ребенка и одна беременная женщина, уже покинули салон по аварийным надувным трапам. Вскоре вышли все, включая шестерых членов экипажа. Сергей Белов спустился последним, убедившись, что на борту никого нет. Нескольким пассажирам понадобилась незначительная помощь врачей. Но в целом у людей не оказалось ни единой серьезной травмы. Самолет не горел, внешне выглядел неповрежденным. В авиакомпании

поначалу обещали его восстановить. Пилотам аплодировали все пассажиры и благодарили за спасение жизней. Они уверяли, что посадка была совершена на удивление мягко, и отмечали отличную работу бортпроводников.

Международный авиационный комитет (МАК) занялся расследованием причин авиапроисшествия. Новосибирский Следственный комитет проинформировал о возбуждении уголовного дела по статье 263 УК РФ «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта».

По результатам расследования, которое велось почти два месяца, причиной аварийной посадки стали ошибки пилотов. Экипаж не убрал выпущенное шасси, из-за чего началась утечка топлива. К этому добавился сильный встречный ветер, что также увеличило топливный расход. По словам летчиков, согласно индикации на мониторе шасси были убраны, а вот створки почему-то остались открытыми. Ошибка была не только в этом.

В отчете указано, что в баках самолета имелось 4 400 кг топлива. А значит, решение лететь в Новосибирск изначально было неверным, так как на это потребовалось бы 7 000 кг. Летчики этого не учли.

Однако Росавиацию заключение комиссии не устроило. Авиапроисшествие решили расследовать второй раз.

Тем временем в «Уральских авиалиниях» (генеральный директор Сергей Скуратов), не дожидаясь выводов специалистов, пилотов попросили уволиться по собственному желанию. Как пишут наши коллеги из «Московского комсомольца», Белов и Семенов отказались это сделать. А в Сети разгорелся нешуточный скандал. Все это время летчики, образно выражаясь, находились между небом и землей: в отпуск их не отправляли, до полетов не допускали.

Новый отчет появился несколько дней назад. Новшеством в нём стали страницы, посвященные недостаткам подготовки пилотов в «Уральских авиалиниях». Авторы документа рекомендовали «рассмотреть вопрос о соответствии занимаемым должностям летного директора и директора по качеству». Также было рекомендовано обучить летчиков правильно рассчитывать расход топлива.

Дополним, что самолет не могли вывезти с места аварийной посадки семь месяцев, так как он может взлетать только с ровной посадочной полосы. Всё это время компания платила владельцам поля арендную плату. Платили и за охрану. Восстанавливать авиалайнер на месте посадки посчитали нецелесообразным, и его решили разобрать на комплектующие. Жена второго пилота обратилась за защитой трудовых прав летчиков к президенту России.

А теперь вернемся в августовский день 2019 года. Airbus A321 выполнял рейс Москва – Симферополь. На борту было 226 пассажиров и 7 членов экипажа. В первую же минуту после вылета из московского аэропорта Жуковский в левый двигатель попала чайка, после чего он заглох. Тогда экипаж обратился к диспетчеру аэропорта с просьбой о возврате для посадки. Но тут птицы попали и во второй (правый) двигатель, отчего тот потерял две трети тяги. Разворачиваться и совершать посадку было уже невозможно.

Полностью заправленный A321 нес многие тонны топлива в баках, так как полет только начался. Когда самолет тяжелый, его посадочная скорость выше, а значит, выше шанс на аварию. Командир воздушного судна Дамир Юсупов принял решение: он отключил двигатели и с убраннным шасси пошел на вынужденную посадку.

Авиалайнер совершил жесткую посадку «на брюхо» в Раменском районе Подмосковья, проскользнув по кукурузному полю около двухсот метров. При посадке вылилась примерно тонна топлива. Но на этом всё и закончилось. На земле летчики своевременно обесточили все системы A321, предотвратив воспламенение заполненных топливом баков, а затем организовали эвакуацию людей. Все пассажиры и экипаж остались живы. За медицинской помощью обратились 74 человека, но госпитализировали всего одну женщину. Её травмы не представляли угрозы для жизни. Сам самолет при ударе не разрушился, но его несущие конструкции деформировались.

Глава правительства Дмитрий Медведев сразу же поручил Минтрансу подготовить документы для представления членов экипажа к наградам. На второй день после аварийной посадки президент РФ Владимир Путин присвоил командиру Дамиру Юсупову и второму пилоту Георгию Мурзину звания Героев России. Было отмечено, что летчиков наградили за «мужество и героизм, проявленные при исполнении служебного долга в экстремальных условиях». Остальные члены экипажа были награждены орденами Мужества. Дамиру Юсупову, ставшему широко известным, поступили предложения работы от ведущих мировых компаний-авиаперевозчиков, но он предпочел

остаться в «Уральских авиалиниях». На экраны вышел художественный фильм о чуде на кукурузном поле.

В этом случае комиссия МАК также провела исследования. В отчете было указано, что основной причиной случившегося стало столкновение воздушного судна со стаей чаек. Однако действия летчиков при этом «имели признаки дезорганизации, непоследовательности, хаотичности». Эксперты установили, что экипаж совершил ряд ошибок на начальном этапе взлета. Так, Дамир Юсупов забыл после взлета убрать шасси, из-за чего самолет начал терять скорость и необходимую для ухода на второй круг высоту. Также КВС растерялся и включил автопилот, забыв снять усилия с педалей, что выключило автопилот через несколько секунд. Но эти выводы уже никого не интересовали. Награды были вручены.

Согласимся, в случае с авиапроисшествием под Новосибирском ситуация очень неоднозначна. В Подмоскovie, где, казалось бы, виноваты чайки, по мнению комиссии, пилоты тоже повели себя не безупречно. Но ведь дальнейшие действия экипажей в сложившихся экстремальных условиях все эксперты признали героическими. А произведенные посадки оценили как уникальные. И это признание, пусть и в завуалированной форме, тоже можно найти в отчетах МАК. Летчики совершили почти невозможное: они сумели посадить самолеты на неподготовленную поверхность без человеческих жертв. Вспомним, когда 5 мая 2019 года авиалайнер SSJ-100 с избытком топлива попытался аварийно сесть в Шереметьево, он проломил ударом шасси о полосу крыльевые баки. Возник пожар, в котором погиб 41 человек. Оставшемуся в живых командиру воздушного судна присудили шесть лет лишения свободы в колонии-поселении и после выхода на свободу на три года запретили управлять воздушными судами.

Так почему же спасенные человеческие жизни оценили так по-разному? В одном случае пилотам дали высокие награды, а во втором попросили уволиться? И совсем уж непонятно отношение к работе бортпроводников. Одни получили ордена Мужества за проявленный героизм, а другие за те же действия – благодарность от руководства авиакомпании. Ситуация не просто неприятная, но, по мнению «Вестей», крайне несправедливая.

Общественность раскололась на два лагеря. Одни призывают наказывать пилотов и лишать авиакомпании за такие посадки лицензий, другие считают летчиков героями. О мужестве бортпроводников никто уже не вспоминает. И только спасенные пассажиры стараются не думать о том, что могло бы произойти, не сумей летчики посадить

самолеты в поле. Они сохранили людям жизнь, и это главное.

И всё-таки тяжелый осадок остался. Напрашивается очень нехороший вывод, что в 2019 году «Уральские авиалинии» просто-напросто «прикрылись» наградами экипажа. После громких минут славы, выпавших на долю пилотов, руководство этой авиакомпании уже никто не беспокоил. Не случись аварийной посадки под Новосибирском, их «кухней» так бы никто не заинтересовался до сих пор. Теперь же «Уральские авиалинии» не просто оскандалили на всю страну. После второго отчета МАК, в котором отмечены и «недостаточная подготовка пилотов к экстремальной ситуации» и «недостатки в обеспечении безопасности полетов», они обязаны отреагировать на замечания. Как сообщили в пресс-службе этой компании, сейчас решается судьба летного директора и директора по качеству. Принимать решение об их соответствии занимаемым должностям будет принимать Совет директоров. Как говорится, и то хлеб.

***Соб. инф.***

\* Airbus A320 – семейство среднемагистральных узкофюзеляжных самолетов для авиалиний малой и средней протяженности, разработанных европейским консорциумом «Airbus S.A.S».