

В минувшее воскресенье, 7 февраля, тревожная новость моментально облетела всю Камчатку. Пассажирский авиалайнер Airbus A330, летевший из Москвы в краевую столицу, вдруг развернулся над Сургутом и лег на обратный курс в Первопрестольную. Экипаж авиалайнера принял решение вернуться из-за трещины, которая образовалась на лобовом стекле кабины пилотов. Самолет снизился с высоты 10 тысяч 500 метров до высоты 3 тысячи 500 метров, снизил скорость и медленно поплыл в сторону Шереметьевского аэропорта, где через пять часов благополучно приземлился. Никто из пассажиров не пострадал.

Авиалайнер следовал на низкой высоте, иногда опускаясь до 2 тысяч 600 метров и со скоростью около 600 км/час (при крейсерской скорости 880 км/час). Как сказал командир корабля: «Из-за опасения взрывной разгерметизации кабины». На борту самолета находились 243 человека, включая 12 детей и 11 членов экипажа. Повезло тем, кто летел в бизнесклассе. Они быстро справились со стрессом с помощью крепких спиртных напитков.

Остальным пришлось довольствоваться лишь утешительными речами бортпроводниц и командира корабля. Слава богу, все закончилось благополучно. Но к экипажу авиалайнера, да и в целом к авиакомпании «Аэрофлот.

Российские авиалинии»,
появилось много вопросов.

Начну с главного. Авиакомпания «Аэрофлот» не устает повторять, что главным приоритетом в ее работе является безопасность полетов пассажиров. Тогда почему пилоты приняли решение рисковать жизнями пассажиров в течение пяти часов, а не приземлились на ближайших аэродромах Новосибирска, Томска и Омска, находящихся в сорока минутах полета? Если ситуация была угрожающей, то зачем было испытывать судьбу столь длительное время?

Вопрос номер два. Кто-нибудь из наземных служб «Аэрофлота» пытался повлиять на решение пилотов с тем, чтобы рекомендовать им посадить самолет в ближайшем аэропорту? Если нет, значит, руководство компании «Аэрофлот» приняло решение рисковать жизнями пассажиров намерено, чтобы не нести убытки.

Здесь начинается самая интересная часть этого авиационного происшествия.

Допустим, авиакомпания приняла бы иное решение и потребовала бы от летчиков посадить самолет в ближайшем аэропорту. Попробуем посчитать, во сколько бы обошлось приземление, затем последующее пилотирование самолета обратно в Москву. Возьмем для примера обслуживание взлета в аэропорту Елизово. Оно, (обслуживание), включая обеспечение безопасности, составляет около 500 тысяч рублей. Прибавьте к тому затраты на топливо (около трех миллионов рублей), размещение в гостинице и обеспечение питанием пассажиров обошлось бы, как минимум, в один миллион рублей и дополнительные расходы на аэронавигацию составили бы еще два миллиона рублей. К тому же, если бы самолет приземлился в Новосибирске, туда бы пришлось направлять дополнительный борт, опять же с взлетом, посадкой и с вышеуказанными расходами. Да еще перегонять авиа-

лайнера в Москву, пусть со значительно меньшими, но все же расходами. По самым скромным оценкам вся эта операция в совокупности обошлась бы авиакомпании дополнительно примерно в десять миллионов рублей.

Разумеется, специалисты могут меня упрекнуть в том, что расчеты произведены неточно. Готов принять эти упреки. Пусть назовут точную цифру, и мы ее обязательно опубликуем. Но представьте себе, что жизнь двухсот сорока трех человек, с точки зрения авиакомпании, стоит меньше десяти миллионов рублей.

Наша газета направила письмо с вопросами авиакомпании «Аэрофлот. Российские авиалинии» на имя генерального директора. Но ответа, увы, пока не получила. Да и получит ли?

Комиссия, которая будет рассматривать правомерность принятия решения летчиками следовать в Москву, а не в ближайший аэропорт, еще сделает свои выводы.

Но, даже не обладая специальными познаниями в области авиатехники, любой мало-мальски здравомыслящий человек придет к выводу, что командир воздушного судна признал ситуацию экстремальной, иначе бы он не снизил скорость и высоту полета и не повернул на обратный курс. Если он признал ситуацию экстремальной, т.е. опасной, то он обязан был не увеличивать эту опасность, а максимально снизить ее, приземлившись в ближайшем аэропорту.

И еще. Чтобы понять, сколько стоила жизнь каждого пассажира в том злополучном полете, придется отбросить пустозвонную риторику «Аэрофлота» о том, что жизнь их клиентов бесценна. Разделим десять миллионов рублей на 243 человека и получим в результате: каждая доверенная авиакомпании жизнь стоит примерно 41 тысячу рублей. Прямо скажем, не густо!

Летайте самолетами «Аэрофлота»! Потому что пока других самолетов нет.

Вячеслав СКАЛАЦКИЙ