

Пришлось жечь поролоновые наполнители сидений. Летчик говорил: «Бензина у нас много, не жалею, надо костер разводить». Но из-за удара о скалу на баках образовались пробоины. Так что бензина у нас оставалось мало. Я спрашивал у него о причинах аварии. Но он сам не понял, что произошло, вроде и приборы, и самолет были в исправном состоянии, и он никаких ошибок не совершал. Конечно, с его-то опытом! Он же всю жизнь в авиации проработал.

Я, честно говоря, запаниковал, вообще не верил, что нас спасут. Сомневался. А Сергей... Ему невыносимо больно было, а он еще находил в себе силы подбадривать и успокаивать меня. Говорил, что за нами скоро придут, что «крайний срок, когда МЧС придет на место аварии, — это 19.30». Рассказал, что у спасателей, если они захотят, есть даже специальный допуск на ночные полеты....

НО ВРЕМЯ ШЛО....

— Уже совсем стемнело. А в небе даже звука вертолета слышно не было. Когда Сергей понял, что умирает, он попросил у меня прощения. Сказал: «Пожалуйста, помоги сегодня не придет, придется тебе как-то эту ночь провести. Я до утра всё равно не доживу, а ты должен жить. Прости меня». Он также попросил меня, чтобы я после его смерти надел его одежду. Мы так-то легкого одежки были. Я в спортивках, брезентовых штанах и пуховике. На Сергее были синтетические штаны и охотничья куртка. Но для меня было дико даже слышать это. Это же грех какой... А он умирал и меня уговаривал: «Не стесняйся, возьми, иначе не выживешь»....

Ночью, где-то к 23 часам он перестал дышать.

Было страшно. Холодно. Ночью ветер усилился. Выпал снег. Когда начал совсем замерзать и стало уже невмоготу, спустя три часа после его смерти, я надел его брюки и куртку. Он опять меня спас. Благодаря этому я и выжил, не получив ни одного обморожения. Хотя в общей сложности я провел в тундре 25 часов. Зимой. Без тепла, еды и воды.

Сразу как рассвело, я собрал резиновые шланги с самолета, чтобы их разжечь. Когда резина горит, идет черный дым, так что издали спасатели бы точно заметили.

Спасатели прибыли к месту крушения днем. На вертолете они быстро доставили меня в районную больницу. УЗИ, рентген, анализы — по всем показателям я был полностью здоров. Получил лишь ушиб правой ноги. Пользуясь случаем, хотел бы поблагодарить ребят из Мирнинского пожарного гарнизона, а также врачей районной больницы.

О Сергее я знаю немного. Про себя он особо не рассказывал. Да и летал я с ним всего пару раз. Это был наш второй полет. Единственное, что знаю, у него есть родная сестра, которая живет в Мирном.

Кстати, в тот день с аэродрома одновременно вылетели два самолета. Они занимались поисками оленей на одной стороне тундры, мы — на другой. Тот эки-



паж прибыл в аэродром в три часа дня. Как мне потом рассказал летчик второго самолета, во время полета он как-то по приборам узнал, что мы потерпели крушение. По прибытии стал бить тревогу и звать на помощь — самолет его друга разбился. Даже подготовил свое судно к вылету. Хотел самостоятельно заняться поисками, но по какой-то причине ему запретили взлетать.

Я вот до сих пор никак не могу понять: почему не были приняты оперативные меры по спасению? По какой причине не могли отпустить вертолет вовремя? Мне сказали, что сначала долго выясняли, кто оплатит вертолет, кто полетит и прочее. Получается, человек погиб из-за бюрократии? Из-за того, что «большие» начальники не могли договориться между собой?

Нет. Не могу этого понять... По инструкции, как мне рассказал Сергей, нас должны были забрать к семи часам вечера. Он знал все нюансы того, как поступают спасатели при аварийных ситуациях. До последнего не давал мне отчаиваться. Успокаивал и давал полезные советы. Было видно, что ему больно. Но он не показывал и этого. Очень жаль и обидно, что такой человек умер. Он ведь мог выжить...

ПОЧЕМУ СПАСЕНИЕ ПРИШЛО ТОЛЬКО ЧЕРЕЗ 25 ЧАСОВ?

Николай НАХОДКИН, руководитель республиканской Службы спасения:

— Сигнал о бедствии к нам поступил поздно. Это

было около 8 вечера. В темное время суток лететь было опасно. В тот день к тому же была нелетная погода, и, чтобы не рисковать экипажем вертолета, приняли решение заняться поисками утром следующего дня. Место крушения самолета находилось далеко от аэропорта. У службы спасения даже отряда нет в том районе. Если говорить о самом упавшем самолете, то он очень экономный и достаточно надежный. Такие самолеты уже много лет летают в Якутии. Легкий, маневренный и, более того, у него имеется парашют. Это единственный самолет с парашютом. Что там случилось, пока не совсем понятно.

— Почему вы не вылетели ранним утром следующего дня?

— Так получилось, что у первого вертолета, на котором мы должны были лететь утром, внезапно заглох двигатель. Мы поменяли вертолет и полетели следующим. Каждое такое действие сопровождается соответствующими разрешительными документами. Вот так и получилось...

* * *

Итак, сигнал о бедствии, поданный в два часа дня и подтвержденный летчиком второго самолета в три часа дня, к якутским спасателям поступил лишь в восемь вечера. Между тем, в открытых источниках нам удалось обнаружить первичное авиационное донесение по факту аварии.

Согласно этим данным, в 16.20 поступила информация о срабатывании аварийного маяка с указанием всех координат. Информацию получил центральный

пункт ИВС единой службы Организации воздушного движения, который находится в Якутске. По сути, он должен был в срочном порядке передать информацию спасателям. В итоге, пока она кочевала из одного ведомства в другое, к реальным спасателям она поступила в последнюю очередь.

Эвакуация пострадавших произошла лишь на следующий день после аварии в 14.05 по местному времени. Любопытно, но факт — в 15.56 информация о происшествии поступила также и в зональный центр МЧС Хабаровска. Темно в Оленекском районе становится в около шести вечера. То есть чисто теоретически до 18 часов у спасателей было время, чтобы вылететь на помощь. Тогда еще Сергей был жив...

Хотелось бы также обратить внимание на то, что сигнал был подан с современного оборудования — спутникового трекера, подключенного к системе АОПА-трекер. Это оборудование передает координаты местоположения воздушного судна с точностью до метра. То есть, по сути, спасателям нужно было просто вылететь туда и забрать пострадавших. От места крушения до ближайшего аэродрома лететь всего один час.

* * *

Сервис АОПА-Трекер предназначен для автоматического отслеживания полетов воздушных судов с помощью спутниковых трекеров. Эти трекеры зарекомендовали себя как удобное и экономичное средство сообщения местоположения воздушных судов.



Правда, необходима ручная активация. После крушения Сергей сразу активировал трекер. Сервис АОПА-Трекер к тому же автоматически отслеживает начало полета, и, если от трекера перестанут поступать сообщения о местоположении либо они будут поступать из одной точки в течение более получаса, сначала попытается связаться с экипажем и, в случае отсутствия ответа, уведомит о тревоге друзей и близких пилота по SMS на мобильный телефон. Такое сообщение о бедствии получил пилот второго самолета, друг Сергея.

Николай ИВАНОВ, заместитель начальника Главного управления МЧС по Якутии:

— К нам информация поступила с управления слежения за воздушными судами города Хабаровска. Время поступления сообщения приблизительно в период с 18 до 19 часов. Соответственно, мы не сразу начали обрабатывать варианты, так как было уже темное время суток, и воздушные суда не летают. Также это был выходной. Аэропорт Полярный в Удачном к тому времени уже не работал. Если бы информация поступила к нам сразу после падения воздушного аппарата, то мы бы и среагировали сразу. И потом, информация, которую даёт пассажир, не вся соответствует действительности. Стресс, сами понимаете.

— ОРВД (Госкорпорация по организации воздушного движения) получила информацию об аварии в 16.20. Почему она тут же не поступила к вам? Или все-таки поступила?

— ОРВД — это другая организация. Мы от них ничего не получали. Нам передал сообщение Хабаровский центр.

— А почему спасатели не вылетели в 9 утра?

— Вы представляете, где находится аэропорт Полярный? Они вылетели из Удачного в Оленок. А оттуда уже на место аварийной посадки. Поэтому я считаю, что с нашей стороны были приняты все меры. К сожалению, мы не следим за всеми этими аппаратами. Как информация к нам поступает, мы начинаем реагировать. Ночью вертолеты не летают. Это уже правило гражданской авиации. Это вопрос не ко мне, а к другому ведомству. Мы со своей стороны направили письмо в адрес руководителя Северо-Восточного управления ОРВД о том, что они не пе-

редали информацию. Ждем ответа.

От «ЯВ»:

Мы будем следить за дальнейшим развитием событий. И обязательно выясним, почему ОРВД вовремя не передал информацию спасателям.

В ПРИЧИНАХ АВАРИИ РАЗБЕРУТСЯ СЛЕДОВАТЕЛИ

По факту авиационного происшествия Межгосударственный авиационный комитет сформировал комиссию по расследованию причин аварии. Комиссия уже приступила к работе. В частности, вопрос по спасению также всесторонне будет ими рассмотрен. Тем временем, следственным отделом на транспорте возбуждено уголовное дело по признакам преступлений, предусмотренных частью 2 статьи 263 УК РФ — «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть человека» и пункта «в» части 2 статьи 238 УК РФ — «Оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья потребителей, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью либо смерть человека».

Олег СЕРЕБРЯНИКОВ, Восточно-Сибирское следственное управление на транспорте:

— На место происшествия выехала следственная группа. В настоящее время проводятся следственные действия, направленные на установление всех обстоятельств и причин авиационного происшествия.

Похороны Сергея Рогозина состоятся сегодня, 6 ноября, в Мирном. Его похоронят рядом с могилой матери. По словам сестры погибшего Ольги, Сергей был очень порядочным человеком. У них были теплые отношения, которыми, наверное, может похвастаться не каждая сестра.

Добрый, внимательный и любящий брат проработал инспектором по безопасности полетов на Мирнинском авиационном предприятии более 20 лет. Проститься с ним придут его коллеги и друзья-авиаторы.

