

Как спасали людей из горящего самолета

«Комсомолка» выяснила, что происходило на взлетно-посадочной полосе 9 июля, сразу после крушения А-310.

По всем источникам сообщают, пожарные прибыли на место катастрофы за три минуты, перекрывая все нормативы.

Мы согласны с этим.

Однако у нас остается вопрос: почему люди вынуждены были все-таки спастись самостоятельно? И главное - сколько времени? Ну не получается у нас, по нашим журналистским расчетам, супероперативной помощи рейсу 778! Давайте считать теперь минуты, которые пробежали, когда лайнер уже остановился и загорелся.

Когда прибыли пожарные?

- За посадкой самолета всегда наблюдают два человека, - говорит руководитель службы аварийно-спасательного обеспечения ФГУП «Аэропорт Иркутск» Николай ОЖИГАНОВ. - Диспетчер службы аэроконтроля и диспетчер пожарной охраны. Эти наблюдатели знают точку на полосе, где останавливается самолет, если все в порядке. 9 июля лайнер проскочил мимо этой точки и не остановился. Поэтому диспетчер пожарной охраны сразу поднял по тревоге расчеты. Это произошло в 7.45. Следом за ним кнопку общей тревоги нажал и авиадиспетчер посадки. Однако за пару секунд до этих сигналов старший пожарного расчета, который стоял на улице, сам заметил странное поведение лайнера. И сразу дал команду экипажу: «По машинам!» Пожарные выехали вслед за самолетом. А уже через 1,5 - 2 секунды увидели, что аэробус проскочил концевую полосу безопасности и пробил забор. Со средней скоростью 60 км/ч пожарные «КамАЗы» преодолели расстояние от «пожарки» до места катастрофы за 1 минуту 20 секунд. В 7.47 они прибыли на место катастрофы.

Итак, по словам Ожиганова, пожарные прибыли в 7.47.

Напомним, что, по данным МЧС, самолет разбился в 7.46, а пожарные прибыли в 7.50. То есть разница в 3 минуты. По данным диспетчерских служб - через 3 минуты 45 секунд, то есть, если считать по часам МЧС, тоже около 7.50.

Разночтение в 3 - 4 минуты. Понятно, что эти минуты очень важны. Были они или нет - все-таки пусть разбирается комиссия. А мы, для размышлений и подсчетов, напомним: к моменту прибытия пожарных из самолета через три люка и пролом в корпусе выбрались 74 человека.

То есть, извините за циничную арифметику, в среднем по 17 - 18 человек - в люк или пролом.

Сколько времени спасались люди?

В салоне, где от удара люди повылетали из кресел, где пошел дым и первый огонь! Где разом все бросаются к люкам! А люки эти еще нужно открыть.

Мы спросили у стюардов, сколько времени положено на открытие люков. Нормативов нет, сказали нам, поскольку никто не знает, в какой обстановке придется открывать люк. Но на тренировках это занимает секунд 15 - 20.

А что говорят выжившие пассажиры?

Андрей Малых, житель Ангарска, с женой сидели на девятнадцатом ряду, в самом начале эконо-класса.

- Рвануло как раз в семнадцатом ряду, перед нами. Девчонок, как сейчас, помню, что там сидели. Обе погибли сразу, никаких шансов. Судьба... А мы спаслись. Я - профессиональный пожарный (это важно! - Прим. авт.), поэтому сразу сориентировался. После удара началась паника. Все, кто мог, бросились искать путь к

спасению. Возле нас, между 19-м и 20-м рядами, оказалась дыра в самолете - он просто разломился, - рассказывает Андрей. - Я туда. Ремни-то спасли меня при толчке, но сами порвались. Я потянул жену, Ленку, к выходу, она оказалась пристегнутой. Пока отстегивала ремни, толпа меня просто вынесла в пролом. Помогал другим выбираться. Лена появилась только через минуту. Эта минута была для меня вечностью!

А теперь то же самое, но с цифрами. Вот что у нас получается, опять-таки по журналистским расчетам, потому что официальные данные получить практически невозможно, тайну катастрофы, хронометражи официальные лица блюдут свято. Более того, нам долго объясняли, что комиссия еще будет синхронизировать время, потому что у разных служб и людей часы идут по-разному. Ну допустим, что это страшно сложная работа, тем более что явно каждая служба будет стараться «ускорять» свои действия в этой трагедии.

Итак.

7.43. После столкновения с бетонкой и гаражами кабина пилотов и ряды первого класса были смяты полностью. Сразу погибают около 30 из 203 человек, летевших в самолете, в том числе летчики и две стюардессы.

7.44. Примерно в это время стюардесса Вика Зильберштейн открывает люк у левого крыла. Не более чем минутой позже (похоже, эти люки слегка заклинило) открываются еще два люка в хвосте.

7.47. Минуты две-три ушло на то, чтобы всем 74 спасшимся самостоятельно в давке и панике через груды упавших вещей добраться до разлома и открытых люков. На каждый прыжок с трех-четырёхметровой высоты нужно около 5 секунд (это если люди прыгают почти как десантники). Выходит, еще не меньше полутора минут чистого времени.

- Оцепление к тому времени еще не было выставлено, «Скорые» не успели приехать. Большинство выживших - с тяжелыми черепно-мозговыми травмами и переломами, - рассказывал главврач третьей Кировской больницы Иркутска Виталий Дыгай. - Люди прыгали с огромной высоты. Те, кто из хвоста самолета, пострадали больше всех. Там расстояние до земли - четыре метра и больше.

К счастью, у гаражей нет асфальта - земля. И строительный мусор. Поэтому разбившихся насмерть при падении не было.

7.48 - 7.49. К этому моменту больше 20 спасшихся самостоятельно ушли от самолета. От горящего самолета до выхода к ближайшим домам - 30 метров. Мы проверили с секундомером. Это расстояние можно преодолеть максимум за минуту, даже если передвигаться очень медленно, учитывая отбитые при прыжке ноги.

7.50 (или в 7.47?). Прибыли пожарные. В самолете еще более 90 пассажиров (не погибших сразу и пока не спасшихся), среди них явно оставались живые, но потерявшие сознание.

Во сколько приехали «Скорые»?

- Информацию о том, что в аэропорту пожар, мы получили в 7.55 утра, - уточнил главный врач Иркутской станции скорой помощи Андрей ВОРОЖБА. - Таксист нам позвонил по сотовому. В 7.56 все подтвердила служба «01». В 7.59 к месту трагедии выехали 39 экипажей машин «Скорой помощи». И уже в 8.08 первые машины были на месте. В первые двадцать минут «Скорые» вывезли 51 пострадавшего. Я считаю, что мы свою задачу выполнили полностью.

И опять временная «пауза»: пожарные прибыли в 7.50 (или в 7.47?), а служба «01» все подтвердила «Скорой» в 7.56.

Шесть - девять минут еще одного запоздания жизненно важной информации?

Как тушили лайнер?

Где и как еще могли быть потеряны мгновения? Факт есть факт: прибытие пожарных - это еще не тушение. Это понятно. Нужно поставить машины, развернуть рукава... Что и как они делали, чтобы выгнать у огня секунды и спасти тех, кого еще можно было? Мы не профессионалы, поэтому оценок раздавать не будем. Будем констатировать факты.

И первое слово - профессионалу. Опять говорит Андрей Малых, не просто пассажир, пожарный пожарной части № 2 г. Ангарска.

- Первые пожарные приехали на место трагедии быстро. Но что толку? Они все равно ничего не делали.

- Но самолет тушили?

- Пытались заливать самолет, где горел керосин, но водой, а не пеной! Хотя это же бесполезно. Шланги с водой тоже не доставали до самолета - на таком расстоянии поставили машину. Фактически пожарные только ходили вокруг самолета, вот и все.

Мы пообщались с одним из спасателей, который был на месте катастрофы:

- Мы приехали в 8 утра, - говорит Андрей (по иронии судьбы - тезка Малых). - Самолет уже полыхал. Нам дали приказ оттащить машины из-под хвоста аэробуса, чтобы пожарные могли подъехать вплотную.

- А что, не было приказа спасти людей из горящего самолета?

- Там все полыхало. Живых в этот момент там, скорее всего, не было. С момента катастрофы прошло больше двадцати минут. Мы пытались заглянуть в иллюминаторы, но ничего не видно было. Все в дыму.

- А самолет тушили в этот момент?

- Ну если это назвать тушением. Городские пожарные сразу не смогли пробраться к месту из-за закрытых ворот, а со стороны аэропорта поливали водой. Там керосин горел, его водой тушить бесполезно - пена нужна.

- Получается, что пеной самолет вообще не заливали?

- Только после последнего взрыва. Когда живых не осталось.

- А вы как считаете, можно было спасти больше людей?

- Я думаю, да. Были потеряны первые минуты. К открытому люку не подставили лестницу, не было машин с пеной. Но сейчас поздно об этом рассуждать - людей не вернуть.

Впрочем, в МЧС говорят, что если бы самолет сразу залили пеной, то живые ею захлебнулись бы. Поэтому и поливали водой. А уж когда полыхнуло и стало ясно, что спасти больше никого нельзя, пошла в ход пена.

Можно ли было проникнуть в самолет?

Как нам удалось выяснить, пожарные порта все же попробовали проникнуть в самолет. Командир расчета и двое его подчиненных пытались влезть внутрь через люк в хвосте лайнера. И начали вытягивать пострадавших. Но тут же сами стали терять сознание и вынуждены были покинуть горящий аэробус.

Почему? А потому что у них не оказалось при себе специальных костюмов с газодымозащитой, а лезть без них в тлеющий самолет, где горит пластик, - почти самоубийство.

По этой же причине в самолет не пустили спасателей. Спецкостюмы и навык борьбы с огнем оказались только у городских пожарных, но они подъехали почти на 10 минут позже, потому что ехали, перекрывая все нормативы, но - из города. Их часть - ближайшая к аэропорту - в 6 километрах от него. И справедливости ради сразу скажем: все, что могли успеть сделать с 8 утра (через 15 - 20 минут после катастрофы), они успели: именно городские пожарные спасли из самолета через задние люки еще пятерых. Хотя в 7.57 керосин горел уже на площади в 200 квадратных метров. Это были последние спасенные с рейса 778. Через пять минут у самолета начала гореть хвостовая часть, сообщили редакции «КП» в МЧС, в 8.06 спасти там было уже некого.

Остановимся и констатируем.

Первые 8 - 9 минут, когда пассажиры спасались «самоходом» и когда прибыли первые пожарные, были самыми важными. Самолет еще не горел! Он скорее тлел, дымно, чадно, но тлел. И что бы ни говорили, у нас есть факты и свидетели, которые невольно это подтверждают.

В первые же часы после катастрофы в ожоговом центре третьей Кировской больницы были развернуты дополнительные места для приема пострадавших. Выздоровливающих больных срочно выписывали. Но эти места не понадобились!

Из 79 спасшихся лишь семеро попали в ожоговый центр.

Для нас сейчас важны пятеро из них - крестники шестой пожарной части, которых спасали ИЗ САМОЛЕТА последними. У них НЕ БЫЛО серьезных ОЖОГОВ, они просто наглотались дыма от горящего пластика. Диагноз у всех - ожог верхних дыхательных путей. Сейчас в больнице остается одна женщина. Ей уже лучше. Если бы людей спасали из огня, ожоговых пациентов в больнице было бы больше.

То есть городские пожарные успели приехать (позже других), развернуться, да еще и вытащить людей, а самолет еще ТЛЕЛ, но мощного ОГНЯ НЕ БЫЛО.

Генерал Вячеслав Эглит, начальник регионального управления МЧС, так оценил действия спасателей:

- Пожарные и спасатели перекрыли все временные нормативы и приняли все необходимые меры для спасения людей. В результате слаженных и грамотных действий служб спасены 79 пострадавших. При этом, по оценочным данным, после тушения в баках хвостовой части самолета еще оставалось от 8 до 13 тонн авиационного топлива. Всего на тушении пожара были 119 пожарных.

Все это так. Кроме того, что семьдесят человек сами выбирались из разбившегося и загорающегося самолета и разбежались как могли. И кроме того, так и не ясно: кто и когда прибыл к самолету. Не понятно, почему у первых пожарных не было газодымозащиты. И не укладывается в голове то, что первые 8 - 9 минут мало кто активно пытался спасти людей из еще не сильно горящего лайнера. Это не обвинение. Это констатация фактов.

Но что точно можно поставить в заслугу пожарным и спасателям - то, что тонны керосина не взорвались. Это спасло городской микрорайон - там в 30 метрах от самолета были деревянные дома. Если бы лайнер взорвался, обломки раскидало бы по округе, микрорайон бы выгорел весь.

Финал

В 9.21 - по рапортам пожар локализован.

В 10.05 - ликвидирован.

Выжили 79 человек. Погибли 124 человека.

P.S. По телевизору нам всем показывали в общем-то один эпизод: полыхающий диким огнем почти по всей длине лайнер.

Но это не все съемки. Стоявшие на крышах гаражей пожарные и спасатели снимали происходившее практически от начала до конца. В редакции есть 9 (!) таких записей. Возможно, их было больше.

Что можно понять из этих фрагментов?

Пылающий лайнер снят где-то в 8.20 (плюс-минус три минуты, на видео видны цифры, а также то, что кто-то из пожарных или спасателей снимает на мобильник этот же момент).

Другое видео, что снято в 8.00 - 8.05, дает другую картину - самолет снаружи не горит, вокруг него ходят люди.

Если учесть, возвращаясь к началу этого материала, что расчеты прибыли к месту трагедии в 7.50 (или даже в 7.47), то дальше можете считать сами...

Там, на видео, есть слова двух переговаривающихся пожарных или спасателей, не ясно:

- Да х...ли мы сделаем? Сейчас они потушат, так х...ли лазить... Потом больше сделаем!..

- Да там найдем уже один пепел!..

Ольга ЛИПЧИНСКАЯ, Алексей ГРЯЗНОВ, Алексей БАРАТОВ.

Автор: Артур Скальский © КП-Байкал РАССЛЕДОВАНИЯ , ИРКУТСК 👁 4490 02.08.2006, 12:43 ↻ 228

URL: <https://babr24.com/?ADE=31714> Bytes: 13343 / 13286 [Версия для печати](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:

irkbabr24@gmail.com

Автор текста: **Артур
Скальский.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](https://t.me/babr24_link_bot)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](https://t.me/bur24_link_bot)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](https://t.me/irk24_link_bot)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](https://t.me/kras24_link_bot)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](https://t.me/nsk24_link_bot)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](https://t.me/tomsk24_link_bot)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

Прислать свою новость

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](https://t.me/babrobot_bot)

эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

Подробнее о размещении

Отказ от ответственности

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)