ГАЗЕТА РУССКИХ ПИСАТЕЛЕЙ
"ДЕНЬ ЛИТЕРАТУРЫ"
НАШ САЙТ: denlit.ru
ЭЛЕКТРОННЫЙ АДРЕС:
denlitera@yandex.ru

ЧИТАЛЬНЫЙ ЗАЛ

ГАЗЕТА РУССКИХ ПИСАТЕЛЕЙ
"ДЕНЬ ЛИТЕРАТУРЫ"
№ 5(259) – 2018

"Он поймет и не осудит..."

Очерк

(начало на стр.1)

Так было и 9 июля 2006 года, когда при посадке в Иркутске разбился пассажирский самолет Airbus A310 авиакомпании "Сибирь", выполнявший рейс 778 по маршруту Москва – Иркутск. Через 15 секунд после касания бетона лайнер на скорости около 180 км/ч выкатился за пределы взлётной полосы, пробил ограждение аэропорта, разнёс ряд гаражей, разрушился и загорелся. Как сообщал Сибирский региональный центр МЧС, пожар удалось полностью ликвидировать спустя три часа после трагедии. На борту находились 203 человека: 195 пассажиров и 8 членов экипажа (пилоты и 6 бортпроводников). Из них погибли 125 человек (120 пассажиров и 5 членов экипажа – оба пилота и 3 бортпроводника). Выжили 78 человек.

Патриарх Московский и всея Руси Алексий II поручил Иркутскому архиепископу "проявить заботу и пасторское попечение о тех, кто нуждается в моральной и духовной поддержке в эти дни". 10 июля 2006 года в России был объявлен днём траура. 12 июля прошли первые похороны погибших.

Разбившийся самолет Airbus A310 (регистрационный номер F-OGYP, серийный 442) был рассчитан на перевозку 205 пассажиров. Выпущен во Франции, в 1987 году. Серийный выпуск прекращен в 1993-м. Аэробусы A310 постепенно выводились из эксплуатации, уступая место более современным моделям. Первым владельцем злосчастного судна была авиакомпания Pan American. От первого заказчика машина пошла по рукам: в Аэрофлот, затем через Францию снова вернулась в Россию. 7 мая 2004 года лайнер был взят в лизинг авиакомпанией "Сибирь". На день катастрофы он успел отработать свыше 52 тыс. лётных часов.

Всего "Сибирь" взяла восемь A310. Чем же привлекла новосибирцев эта модель? По удельным расходам аэробус проигрывал отечественному Ту-204. Причина одна: сильно подержанный A310 можно было найти на вторичном рынке за 15-17 млн. долларов, новый же A330-200, близкий по размерности, стоил 150 млн., а Ту-204 – 30 млн. Иркутская катастрофа авиалайнера Airbus была воспринята как следствие антигосударственной политики на авиационном рынке России, который буквально наводнился импортным "авиахламом". Об этом министр транспорта России Игорь Евгеньевич Левитин с нескрываемой горечью заявил журналистам в Иркутске. Впрочем, в прессе и до этого публиковалось много материалов о жёсткой дискуссии Минтранса с экономическим блоком правительства по столь жгучему вопросу.

Машу опознали по крестику

Иркутская катастрофа явилась для Левитина ещё и тяжёлой личной драмой. Среди погибших оказалась Мария Распутина, дочь писателя Валентина Распутина. Из Москвы она летела не только повидаться с родителями, но и дать органный концерт 19 июля в Иркутской филармонии. "Маша каждое лето прилетала отдыхать в Иркутск и обязательно давала концерты в филармонии, – сквозь слёзы говорила директор филармонии Марина Токарская. – Я её с самого детства знаю, ведь она у меня в музыкальной школе училась. Маша должна была играть Баха, мы даже дату её выступления назначили...".

Все, кто знал Марию, говорили о ней как о человеке глубоко верующем. Она вышла замуж за священника, и собиралась уехать вместе с мужем в дальний приход. Однако потом планы изменились. Мария защитила диссертацию по церковнославянской музыке. Некоторое время вела в консерватории класс органа, создала специальный курс по истории органного исполнительства. Как музыкант стажировалась в Германии. Последние два года работала заведующей редакционно-издательским отделом консерватории, преподавала на кафедре теории музыки, продолжала концертную деятельность, и каждое лето старалась приехать в свой родной город Иркутск.

Валентин Григорьевич стоял посреди зала и плакал. Марию опознали по крестику. Распутины вспомнили, как этот крестик выглядел. Санитары нашли его в морге в одном из пронумерованных пакетов, среди вещей, которые снимали с тел. Уже была назначена дата отпевания и похорон, но в последний момент всё отменили. Муж одной из погибших женщин заявил, что тело Маши сходится с описанием его жены. Распутины объявили родственникам, что похорон не будет, пока не будет сделана экспертиза ДНК. Результаты подтвердили – это Маша… крестик её.

В память о Марии Распутиной в 2009 году русский композитор Роман Леденёв написал "Три драматических отрывка" и "Последний полёт". Премьера состоялась в ноябре 2011 года в Большом зале Московской консерватории. Брат Сергей Распутин передал Иркутску орган, сделанный петербургским мастером Павлом Чилиным специально для Марии.

Левитин хорошо знал эту семью – Валентина Григорьевича и его жену Светлану Ивановну, их детей – Машу, Сергея, внучку Антонину. Познакомились они давно, когда Игорь Евгеньевич работал в компании "Северсталь-транс", занимавшейся железнодорожными перевозками. В 2001 году, узнав, что готовится празднование 100-летия Транссиба, он убедил железнодорожников: эпицентром события должен стать город Иркутск. Железнодорожники горячо поддержали идею – они тоже любили прозу Распутина. Нельзя было упускать такой прекрасной возможности повидаться с ним – глаза в глаза, дать ему почувствовать, как соотечественники ждут его слова. А "гвоздём" программы, решили они, – пусть будет новый сборник сочинений классика русской современной литературы. Левитин так и сказал: "Хорошо бы его издать… И хорошо издать!". Он сделал всё, чтобы эта мечта осуществилась. Двухтомник Валентина Распутина выпустили в калининградском издательстве "Янтарный сказ" мощным тиражом – 20 000 экземпляров, причем значительную часть в шикарном подарочном виде, как выражаются полиграфисты, – с "золотым обрезом".

Левитину довелось одним из первых держать в руках сигнальный экземпляр, и он уже заранее представлял себе, как будет рад автор, да и все, кому они собираются подарить этот прекрасный не только по содержанию, но и по форме сборник сочинений нашего великого современника. Министр путей сообщения Геннадий Фадеев предоставил свой штабной вагон-салон специально для вывоза книг из Калининграда. Этот замечательный подарок получали люди от Калининграда до острова Русский.

И теперь Игорь Евгеньевич делал всё возможное, чтобы помочь Валентину Распутину пережить невосполнимую утрату, привлекал лучших врачей, чтобы удар судьбы не стал смертельным. Он был рядом с ним, когда угасала жизнь Светланы Ивановны. И когда по делам службы Левитин бывает в Иркутске, всякий раз посещает Знаменский монастырь, чтобы возложить цветы к могиле друга.

Дружба транспортников с Распутиным в дальнейшем вылилась в его замечательную работу о Транссибе, и отдельно – о строительстве Кругобайкальской железной дороги. "Гудок" предоставил любимому автору полный карт-бланш, не сократив ни единой строки.

Международный аэропорт Иркутск расположен фактически в черте города – в восьми километрах от центра. Взлётно-посадочная полоса с сильным уклоном. Самолёты садились, маневрируя между расположенными вокруг Иркутска сопками и плотной застройкой. Здесь постоянно, даже зимой, стелется туман от незамерзающей Ангары.

Игорь ЯНИН

После каждого происшествия очередная комиссия называла иркутский аэропорт "непростым".

"Я через 2 недели после этого рейса летел в Иркутск из Москвы и тоже S7 "Сибирью", – делится впечатлением бывалый лётчик. – Садились в ливень и в темноту. Несколько минут дикой тряски, потом две секунды просвета и уже прыгаем по полосе... Никто не хлопал, все молились, по-моему. Я, когда вышел, офигел, увидев гаражи буквально в пяти метрах за забором аэродрома".

Расследование длилось 2 года и 5 месяцев. За это время проведено 339 судебных экспертиз: комплексные лётно-технические, психологические экспертизы в отношении погибших пилотов; 128 генетических экспертиз для идентификации личностей погибших. Оба погибших пилота – первого класса, никогда не имели происшествий. Экипаж был допущен к полетам по 2-й категории ИКАО, что является свидетельством высокого уровня подготовки.

Что же произошло при посадке в Иркутске? Через 15 секунд после касания ВПП экипаж применил торможение. Но на скорости около 180 км/ч самолет выкатился за пределы взлётной полосы, пробил бетонное ограждение аэропорта и разнёс ряд гаражей. В результате столкновения фюзеляж разрушился, в салоне начался пожар.

Эксперты выдвигали разные версии причины авиакатастрофы. Так, начальник Летно-исследовательского центра НИИ им. М.Громова, Герой России Анатолий Квочур считает, что наиболее вероятной версией могли стать отказ работы двигателей или несрабатывание механизма реверса, либо полный отказ реверсов. При отказе реверса происходит рывок и одновременно с этим самолет меняет траекторию, а на мокрой полосе он вообще становится неуправляемым. "Я не исключаю, что они (пилоты A310) попали именно в такую ситуацию, в которой сделать они уже ничего не могли", – предположил Квочур.

Вполне вероятной версию с несрабатыванием реверсов назвал и Магомед Толбоев, Герой России, летчик-испытатель. "Такое впечатление, что у самолета вообще отказала вся система: отказала гидросистема, а, соответственно, и тормоза", – сказал Толбоев. Он назвал ещё и причины, по которым происходят катастрофы в российском небе: "неподготовка летчиков для работы в экстремальных ситуациях, а самая большая причина, то, что мы потеряли советскую школу самолётостроения".

Согласно заключению повторной комплексной лётно-технической судебной экспертизы "непосредственной причиной авиационной катастрофы явилась нештатная работа систем управления самолёта, их конструктивные недостатки, ошибки в разработке логики бортового компьютера, снижение эффективности торможения самолёта на пробеге". Катастрофа "вызвана не действиями экипажа или наземных служб – она обусловлена непредвиденной реакцией программного обеспечения самолёта на возникшую при посадке ситуацию".

Расследование Межгосударственного авиационного комитета (МАК) показало, что самолёт был сброшен с полосы левым двигателем, внезапно перешедшим во взлётный режим в момент включения реверса правого двигателя. При посадке A310 к сложным метеоусловиям и объективным недостаткам аэропорта добавилась ошибка, которую могли совершить уставшие за ночь пилоты. Тем не менее, Техническая комиссия Межгосударственного авиационного комитета пришла к выводу, что самолет был исправен.

Выступая на заседании Межведомственной комиссии по безопасности полётов гражданской авиации в апреле 2007 года глава Минтранса Левитин заступился за лётчиков. "Пресловутый "человеческий фактор", – сказал он, – это не только ошибка пилота. Лётчик – лишь последнее звено в цепочке проблем отрасли. Это и отсутствие современной системы подготовки пилотов, притом не только профессиональной, но и психологической. В стране ослаблена система авторского надзора над техникой. Отсутствует ряд нормативных документов. Столь же важна внимательная работа с персоналом в авиакомпаниях, оплата труда лётчиков и наземных служб".

В истории гражданской авиации России 2006 год остался как один из самых тяжёлых. Но именно этот год заставил многое пересмотреть в самих принципах организации воздушных сообщений, ибо ошибки созревают на земле. Происходила смена поколений и воздушных судов и авиационных специалистов. Велик износ техники, устарела система метеообеспечения, навигации. Игорь Левитин добился создания в Минтрансе рабочих групп по основным направлениям и призвал экспертов авиационного сообщества принять участие в разработке Государственной программы безопасности полётов в гражданской авиации. В России созданы несколько мощных учебных центров по обучению работе на всех типах самолётов.

Момент приземления намного опасней, чем сам полет. "Оставайтесь на своих местах до полной остановки самолета!" – призывают стюардессы; иногда безуспешно. 90 секунд – это временной норматив эвакуации пассажиров воздушного лайнера. Установлен не из-за того, что самолет сгорает за полторы минуты, а потому, что подавляющее большинство жертв погибают не от пламени, а от отравления продуктами горения в замкнутом пространстве.

Люди в таких ситуациях теряют голову, и надежда только на бортпроводников, которые на тренировках оттачивают свои действия. Сознание ответственности за свою работу достигает такого уровня, что, как отмечают люди, безукоризненно действовавшие в чрезвычайных обстоятельствах, "даже какое-то спокойствие накатывает; нездоровое. Ощущение холодности ума".

Министру доложили, что из всего экипажа воздушного судна выжили только трое. Три женщины-стюардессы. Они с честью выполнили свой долг, хотя сами серьёзно пострадали. Самые тяжёлые ранения и ожоги у старшей бортпроводницы Ольги Дмитриенко. Она в реанимации, но в сознании. Бортпроводников в рейсе № 778 было шестеро:

Дмитриенко О.Г. (ожоги высокой степени);
Дьяконов Андрей (погиб);
Егорова Т.В. (травмы, обширная кровопотеря, сотрясение мозга);
Заборная Д.Л. (погибла);
Зильберштейн В.В. (сотрясение мозга, травмы);
Пронина М.О. (погибла).

Бортпроводники не выпрыгнули сами; они спасали, в том числе тех, кто очумело тянулся за багажом. "Бросьте всё... Прыгайте, нет времени, у вас секунды! Да прыгайте же! Вашу мать, какие чемоданы!".

Оставшиеся в живых пассажиры рассказали, что Дьяконов с силой выбил заклинившуюся дверь в хвостовой части самолёта. Он доставал людей из-под завалов кресел и багажа и скидывал их на трап. Подбежит, вытащит, скинет... Андрей спас около 30 человек и упал в двух шагах от спасительного выхода. Его тело обнаружили в салоне рядом с телом ребёнка; Дьяконов просто отключился. По заключению СМЭ, смерть наступила от острого отравления; концентрацию карбоксигемоглобина в его крови определили в 85%. Это для мозга запредельная доза. В крови взрослых некурящих концентрация этой гадости определяется в среднем от 0 до 2,3% (как правило, у горожан), у самых злостных курильщиков достигает 9%.

Вспоминает одна из пассажирок. "Сразу погас свет. Дым… капает расплавленная пластмасса на голову, руки... Стюардесса вся в крови, кричит: "Вон из самолета! Боже, да помогите ему...". Парень заблокировал выход. Он был расстегнут в момент аварии и разбился, пролетев через весь салон… Хватают меня и толкают в открытую дверь... Потом помню только, что сижу на асфальте и не могу отдышаться… Шприц. Нет, не двигайтесь. Обширная кровопотеря. Как вас зовут?.. Они мне пишут имя на руке. Я же не умираю!.. Нет, я не могу умереть сейчас…".

"– Я бежала к выходу, смотрю, стюардесса наша лежит – в крови, под тележкой, – рассказывала уцелевшая пассажирка Маргарита Светлова. – Ещё подумала – кто ж нам теперь поможет?".

Татьяна Егорова нашла в себе силы не только встать, но и помогать людям. Она волокла, выталкивала пассажиров на выход.

"– Мы с Татьяной вместе в больнице лежали. Так она чуть не плакала, когда кричала: "Быстрее! Вам жить осталось минуту", – вспоминает Светлова.

Люди в истерике пытались найти и спасти свое имущество, когда их жизнь отсчитывала последние секунды! Кому-то из них не хватило на жизнь как раз этих секунд... Егорова со сломанной ногой и многочисленными травмами в последний момент едва смогла выбраться из горящего A310.

Снующие по бетону врачи и медсестры, раненые, женщины с обгоревшими волосами. Дымящуюся одежду срезают ножницами. Всё болит. Рвота. Из-за отравления или от черепно-мозговой травмы? Из живых только Оля, Вика и Таня. Клиника имени Склифосовского. Ольгу положили в ожоговое отделение.

Через год после катастрофы ВЛЭК – врачебно-лётная экспертная комиссия. Инвалидность. Медаль. А жить-то как? Татьяна Егорова работает, вспоминает: "Жуть полнейшая... Но всё равно летаю, и никогда не расстегиваю ремень до полной остановки самолета... Светлая память тем, кто помог выжить и выполнил свой долг...".

Стюардессе Виктории Зильберштейн повезло больше других. Она получила меньше травм. Сумела выбраться из-под завала кресел и багажа, добраться до аварийного люка над крылом и открыть его. Виктория после катастрофы тоже находилась на лечении в больнице имени Склифосовского, откуда была выписана и допущена к лётной работе.

***...А**втору этих строк не раз доводилось* встречаться с Ольгой Геннадьевной Дмитриенко, старшим бортпроводником того трагического рейса. Её не сразу вывезли в Москву – была нетранспортабельна. "Какой подвиг? – запротестовала она, как только услышала, что я хочу написать об этой давней истории. – Мы старались выполнить свою обязанность, – беречь пассажиров". Поначалу записывать было неловко. Только постепенно картина стала для меня проясняться. И, думаю, судьба этой умной, мужественной женщины, поступки тех, кто помог ей преодолеть тяжкие испытания и подняться, – ободрят, обнадёжат, укрепят волю к жизни.

Вот что вспоминает Ольга:

"Сознание то мутнеет, то проясняется. Лица врачей больницы не так суровы, как у медиков МЧС. В глазах – сердечное сочувствие. В моменты, когда возвращается сознание, пытаюсь расспросить докторов, что известно о спасенных людях, кто из экипажа остался жив. Отвечают общими фразами: много погибших. В голове мысли о том, как сообщить родителям, что я жива. Прошу медицинских сестричек дозвониться до родителей. Они исчезают, потом говорят, что по названным мною номерам абоненты недоступны. Понимаю: врачи им не разрешают – боятся за меня.

В очередной раз прихожу в сознание, и вижу перед собой незнакомого человека; с ним ещё какие-то люди. Добрая улыбка на лице. Он представляется: Игорь Евгеньевич, министр транспорта. Спрашивает, как я себя чувствую, и что он может сделать для меня. Я прошу его позвонить моей маме и сказать, что я жива. Ему, министру, моя мама поверит. На душе наступает спокойствие. Я засыпаю.

Меня будят, в телефонной трубке голос моей мамы. Она говорит, что любит меня. Мы плачем.

А ещё накануне, 8 июля 2006 года, жизнь была прекрасной. В Московской области день выдался теплым и безоблачным. С утра наша семья собралась в Храме похвалы Святой Богородицы в деревне Ратмино на крестины племянника. А вечером у меня запланирован рейс в Иркутск, где я должна выполнять обязанности старшего бортпроводника.

Моя работа всегда мне нравилась. Я стараюсь хорошо относиться к людям, верю, что в каждом человеке есть Божья искра, которая иногда затухает в силу обстоятельств, но от доброго отношения обязательно она вспыхнет и разгорится. Жизнь быстротечна, поэтому надо ценить дни, дарованные нам. И мне всегда везло, каждый полёт проходил в доброжелательной обстановке со стороны коллег и пассажиров.

Но на этот раз всё пошло не так гладко. В нашем деле нет мелочей, и процедура подготовки к рейсу должна исполняться безукоризненно. В моём подчинении пять бортпроводников – четыре девушки и молодой человек. Как обычно, я распределила обязанности, поставила задачи на предстоящий рейс. Убедившись, что моя команда готова, направилась к пилотам для доклада. В зале брифинга было много знакомых лётчиков, некоторые из них даже подшучивали надо мной, что мои пилоты уже, возможно, улетели.

Но мне становилось не до шуток: время шло, мы уже должны были идти на борт самолёта, готовиться к встрече пассажиров. И тут я заметила незнакомых пилотов, обратилась к ним, и – да, они летят в Иркутск. Представилась, доложила командиру воздушного судна о готовности бортпроводников.

Автобус доставил нас на стоянку лайнера, и, как оказалось, борт не тот, который был заявлен изначально. Технический персонал объясняет, что у нас замена воздушного судна, т.к. заявленный борт неисправен. При встрече пассажиров обнаружила, что нумерация мест не соответствует компоновке аэробуса; посадочные талоны не были переработаны. Получаю информацию от агента, что рассадка пассажиров будет осуществляться на свободные места. Иногда в таких случаях пассажиры выражают неудовольствие. Но тут обошлось. И всё же от таких мелких неувязок начинаю испытывать смутное беспокойство. Впрочем, рейс в Иркутск проходил в очень доброжелательной обстановке. Один из пассажиров принес и выставил на буфетную стойку целый пакет шоколадных конфет. Все друг другу улыбались; пассажиры были довольны. Между рационами питания я проходила по всему самолету, наблюдала за людьми, интересовалась их настроением, самочувствием. Выслушала много слов благодарности.

В буфетно-кухонной стойке в хвостовой части самолёта кипела работа. Андрей Дьяконов готовил 2-й рацион питания для пассажиров. Я поблагодарила коллег и призналась, что очень мне нравится работать на Аэробусе 310. Андрей поднял на меня глаза и сказал: "Оля, это же летающий гроб". – "Андрей, не говори так. Это самый хороший самолет!" – сказала я и даже погладила ладонью обшивку лайнера.

Когда прозвучал трехкратный сигнал, пассажиры и экипаж были на своих местах, пристёгнуты: все были готовы к посадке.

Шасси коснулось посадочной полосы; мы покатились. Я по инструкции зачитала информацию на русском и английском языках, это заняло секунд двадцать. И тут почувствовала, что реверс не сработал, самолет набирает скорость, а не гасит её. Мы ускорились, и с огромной скоростью врезались в гаражи.

Верхние полки упали на людей, чудовищная сила вырвала шкафы и пассажирские кресла вместе с металлическими крепежами. Самолет чертил левой стороной фюзеляжа о гаражи; огромный лайнер разломился. Все бортпроводники, которые остались живы, открывали двери, выводили, выталкивали наружу пассажиров. Пожар начался сразу, и разгорался с каждой секундой. Когда вокруг меня поднялись стены из огня, и форменная одежда стала тлеть, обжигая тело, в разломе самолета я увидела землю. Далеко. В голове промелькнула мысль, что, если прыгну с такой высоты, то, пусть разобьюсь насмерть, моё тело не сгорит дотла, родители смогут хотя бы опознать меня и похоронить.

Прыгнула… Жива… Стопы ног разорваны… Осколок металла торчит из живота… Кровь из ран льёт… Потемнело в глазах, понимаю, что теряю сознание, бью себя по щекам, прихожу в себя. Смотрю по сторонам, ищу взглядом, чем бы остановить кровь. Замечаю движущегося ко мне мужчину, прошу его дать мне жгуты. Он находит рядом какие-то тряпки и даёт их мне, я перетягиваю ими ноги.

10 июля медицинский персонал иркутской больницы сообщил, что готовит меня к перелёту в Москву бортом МЧС. Всё тело в бинтах, ожоги горят, с трудом держусь, чтобы не кричать от боли и не сойти с ума. На носилках загрузили в самолёт. Таких, как я, человек 15; у всех различные травмы.

Меня доставили в НИИ Склифосовского, в реанимацию. Заведующим отделением был Пётр Алексеевич Иванов, доктор медицинских наук, профессор, заслуженный врач Российской Федерации; вела меня хирург высшей категории Елена Юрьевна Мирошенкова. Я буду благодарна им всю свою жизнь. Они приглашали лучших специалистов для меня: комбустиологов, нейрохирургов. Мы вместе работали над моим выздоровлением.

В один из дней приехал в клинику министр транспорта Левитин. Мы беседовали о моём состоянии здоровья; он подробно расспрашивал, какая оказывается мне помощь. Я и моя мама благодарили Игоря Евгеньевича за заботу о нас.

Погода целую неделю была изменчивая: то дождь, то вдруг гроза, небо чёрное, молнии, ветер. И вот с утра засветило солнце. Приехала мама, чтобы ухаживать за мной. В дверь постучали, и в палату вошёл священнослужитель. Как мне потом объяснили, это был сам митрополит Смоленский и Калининградский Кирилл. Он сказал, что прибыл от Патриарха Алексия Второго. Из рук в руки митрополит передал мне от Святейшего расписное Пасхальное яйцо со словами: "Пасхальное Яйцо – это символ победы жизни над смертью. С воскрешением вас!". Владыко сообщил мне, что получил он это Пасхальное яйцо из рук Святейшего и не выпускал его из своих рук всю дорогу. Ещё он сказал, что Алексий знает о моём чудесном спасении. На днях Патриарх посетил остров Ваалам и передаёт мне иконы. Митрополит сказал, что Патриарх очень хотел приехать ко мне, но у него сильно болят ноги и неважное самочувствие. Также он попросил разрешения сфотографировать меня для того, чтобы Алексий смог увидеть меня и помолиться за мою душу.

Вскоре, на 15-й день нахождения в больнице, я смогла первый раз встать и подойти к окну. Впервые в жизни расстояние в полтора метра показалось мне невероятно большим. Далее в течение года я проходила лечение в разных медицинских учреждениях. Боли от полученных травм до сих пор беспокоят меня. Но мне кем-то свыше был дан шанс на жизнь, и нельзя сдаваться, надо терпеть, настраивать себя на выздоровление.

Врачебно-лётная экспертная комиссия отстранила меня от выполнения обязанностей бортпроводника в связи с полученными травмами. Руководство ОАО "Сибирь" предложило мне должность ведущего специалиста по координации работы в подразделениях службы бортпроводников Московского филиала компании. Я согласилась. Никаких послаблений по работе я не имела, да и не просила. Я люблю свою работу, и работа, наверное, меня тоже любит. С должностными обязанностями справлялась за несколько часов. В остальное время помогала коллегам.

Но потом последовали вызовы к начальству, где мне стали предлагать уйти из авиакомпании по собственному желанию. Говорили, что им больно на меня смотреть, так как, поймите, многие погибли, а я осталась жива, и невольно являюсь напоминанием о катастрофе, о которой всем хотелось бы забыть. Пытались поговорить со мной о личной жизни и с такими резонами: "Оля, ты красивая девушка, найди себе богатого мужика и сиди дома". В конце концов, я решила уходить из авиакомпании "Сибирь", успокаивая себя тем, что, может быть, они по-своему правы, да и, если попытаться рассуждать чисто по-житейски, всё равно зарплата маленькая, а собственного жилья нет, и не предвидится.

А два месяца спустя, в мае 2009 года, прозвенел звонок. В телефонной трубке я услышала приятный женский голос: "Здравствуйте, Ольга! Соединяю вас с министром транспорта России". Игорь Евгеньевич Левитин сказал мне, что в авиакомпанию "Аэрофлот" генеральным директором назначен Савельев Виталий Геннадьевич; его не устраивает положение дел в службе бортпроводников, и готова ли я пройти собеседование на общих основаниях, без административного указания. "Да, конечно, спасибо за доверие, Игорь Евгеньевич!" – ответила я.

На следующий день я прибыла на собеседование к генеральному директору "Аэрофлота". Виталий Геннадьевич рассказал о поставленных перед авиакомпанией задачах и о том, какими ему видятся перспективы. Он ознакомился с моим резюме, задавал вопросы, мы беседовали о планах развития службы бортпроводников. Мне было предложена должность; я согласилась.

Вообще тот 2009-й стал счастливым для меня. Новая интересная работа, встреча с будущим супругом. В том же году волею судьбы я оказалась в Санкт-Петербурге. Проходя мимо Казанского кафедрального собора (Собор Казанской иконы Божией Матери), я решила зайти в него, будучи уверенной, что это музей. Вошла, слышу песнопение, запах ладана, и понимаю: собор действующий, в нём совершается служба. Прохожу по храму, вижу небольшую очередь к чудотворной иконе Божией Матери Казанской. Спрашиваю: можно ли мне тоже прислониться и помолиться? "О, Боже, да!" – говорят. И я стала молить Богородицу о великой милости – о даровании мне дитя. После травм, полученных в авиакатастрофе, мне необходимо было решиться выносить и родить ребенка.

28 октября 2010 года у меня родилась дочь Мария – моя любовь и надежда на сохранение нашего рода. Теперь я буду вечно жить в ней, в её детях, внуках. И это такое чудо в моей жизни.

После кончины Патриарха Алексия II Патриаршим Местоблюстителем был избран Владыко Кирилл. Подаренные мне из рук в руки иконы и Пасхальное яйцо бережно храню. Вечером я всегда читаю молитву, поминая спасавших меня Святейших Патриархов всея Руси – Алексия Второго и Кирилла. А также молюсь за здравие и благополучие добрейшего души человека Игоря Евгеньевича Левитина. Их имена будут вечно жить в моей семье, будут передаваться из уст в уста будущим поколениям.

Как-то попали на глаза пасхальные стихи моей тёзки вологодской поэтессы Ольги Ординой. Словно в душу мою она заглянула, и ко мне обращается:

Ты яичко золотое на ладошку положи
и наутро тихо Богу
жизнь свою всю расскажи.
Он поймёт и не осудит
и подскажет наперёд,
где – соломинку подбросит,
где – на ушко что шепнёт.
Лучик солнца шлёт с небес,
радуйся – Христос Воскрес!

Иллюстрация: *Дар Алексия II с молитвой за здравие стюардессе Ольге Дмитриенко*