

Массовых авиакатастроф в России не будет?

Произошедшие на прошлой неделе авиакатастрофы спровоцировали целый ряд заявлений чиновников, касающихся ужесточения правил безопасности полетов в нашей стране. Напомним, что в ночь на 25 августа с интервалом в несколько минут разбились два российских авиалайнера, вылетевшие из московского аэропорта «Домодедово».

Самолет Ту-154 авиакомпании «Сибирь», следовавший в Сочи, упал в Ростовской области, а Ту-134 авиакомпании «Волга-Авиаэкспресс», летевший в Волгоград, рухнул под Тулой. Практически все эксперты уже признают, что согласно основной версии, причиной катастроф является теракт. Похоже, теперь авиационные власти всерьез возьмутся за ужесточение правил безопасности полетов. Эксперты опасаются, что для некоторых авиакомпаний выполнить новые требования чиновников может оказаться не по силам. Таким образом, политика государства, направленная на сокращение числа авиакомпаний (некоторые чиновники предлагают оставить в стране всего 5–10 крупных перевозчиков), может быть претворена в жизнь. О ситуации с авиационной безопасностью в России, а также о возможных последствиях катастроф корреспонденту RBC daily Наталии Бендиной рассказал вице-президент партнерства «Безопасность полетов» Рафаил Аптуков.

В 1989 г. группа авиационных специалистов, в числе которых были крупные государственные чиновники, такие, например, как Иван Машкинский (в то время председатель Госавианаздора СССР), организовали Фонд авиационной безопасности. Основной целью создания фонда было внедрение и распространение мирового опыта в области повышения безопасности полетов. В 1991 г. фонд был перерегистрирован как общественная организация «Международный фонд авиационной безопасности», а в 1999 г. в связи с разделением общественных и некоммерческих организаций стал носить статус некоммерческого партнерства «Безопасность полетов». На сегодняшний день членами партнерства являются около 70 организаций, в их числе 17 ведущих авиакомпаний России («Аэрофлот», «Трансаэро», «Волга-Днепр»), Узбекистана, Армении, Латвии, 26 предприятий по управлению воздушным движением (в том числе из Грузии, Казахстана, Азербайджана, Молдавии), 14 предприятий науки и промышленности (в частности, из США), четыре учебных заведения и другие. Основные направления деятельности партнерства – это проведение международных семинаров по вопросам авиационной безопасности полетов, распространение материалов Всемирного фонда безопасности полетов (FSF) среди членов партнерства, организация участия в международных семинарах по безопасности полетов, составление информационно-аналитических выпусков «О состоянии безопасности полетов гражданских воздушных судов».

- Рафаил Латифович, давайте начнем с общего вопроса. От каких факторов в целом зависит безопасность полетов?

- Есть всего три основных фактора: человек, техника и окружающая среда. Причем человеческий фактор является преобладающим при авиационных происшествиях. На долю отказов техники приходится доли процентов, то же самое можно сказать и об окружающей среде. Устранить негативное влияние этих факторов практически невозможно, однако все авиакомпании мира к этому стремятся.

- Скажите, а такой фактор, как старение российского самолетного парка, влияет на обеспечение безопасности?

- Когда мы говорим, что у нас старый парк самолетов, это не совсем так. Стареющий – да. Возраст самолета определяется возрастом его планера, а все остальное – авионика, двигатели и т.д. – меняется в процессе эксплуатации воздушного судна. Если посмотреть картину катастроф по всему миру, будет заметно, что в принципе, по статистическим данным, Россия не является какой-то «черной ямой», скорее наоборот. У нас в стране не было катастроф на регулярных линиях порядка трех лет. И мы вправе говорить, что в отношении безопасности полетов в России дела обстоят неплохо. Может быть, это звучит немного кощунственно сейчас, на фоне последних событий, но, тем не менее, это так.

- Рафаил Латифович, на Ваш взгляд, есть вероятность того, что причиной недавних катастроф стали технические неполадки?

- Я специально подчеркнул, что человеческий фактор является превалирующим при инцидентах. Самые сложные этапы полета – это взлет и посадка. В случае этих двух катастроф самолеты шли на эшелоне, в крейсерском режиме, как правило, на автопилоте. Поэтому влияние человеческого фактора на причины катастроф здесь практически невозможно. Что касается отказа техники, то вероятность также мала, так как у нас налажена достаточно хорошая система предполетной подготовки самолетов, а в аэропорту «Домодедово» для этого имеется неплохая техническая база. Влияние каких-либо атмосферных явлений также практически исключено, так как по сообщениям метеорологов никаких аномальных явлений в это время в тех районах не отмечено. Впрочем, до получения результатов расследования никто из специалистов не возьмется вам однозначно комментировать эти события.

- Скажите, а тот факт, что самолеты пропали с экрана радаров, что теоретически может означать?

- На экране перед авиадиспетчером много отметок с формулярами самолета, то есть номер борта, номер рейса, высота и скорость. Если метка исчезает, значит, что-то случилось.

- Метка исчезает в тот момент, когда самолет упал?

- Радиолокаторы, которые получают отраженный сигнал от борта, а потом уже по коммуникационным линиям передают их в центры по управлению воздушного движения, до определенной высоты могут следить за судном. Если же самолет опускается ниже этой высоты, радар его уже может «не видеть». Это то, что произошло в 1994 г. под Хабаровском, именно поэтому так долго не могли найти останки самолета. Сейчас в мире расширяется применение систем спутникового наблюдения – там более высокая точность. Но не все наши самолеты этой системой оснащены. В данном случае не применялась эта технология на этих рейсах. В целом же пропажа метки, как правило, означает катастрофу.

- Были ли на Вашей памяти такие случаи, когда с разницей в три минуты два самолета пропадали с экранов радаров?

- Это и есть самое невероятное в этих катастрофах. На моей памяти такого, пожалуй, не было, когда два борта с разницей в несколько минут пропадают с экранов авиадиспетчеров.

- Давайте вернемся к безопасности в целом. Я понимаю, что парк стареет неизбежно, и если предположить, что в ближайшее время не произойдет каких-то изменений в авиапроме, когда наступит кризис системы? Сколько еще наши самолеты могут продержаться, чтобы катастрофы не стали массовыми?

- Я думаю, что массовых катастроф не будет. Да, большинство воздушных судов уже близки к выработке назначенного ресурса, но я имею в виду возраст самого планера. Однако наш парк – далеко не самый старый в мире. Например, в США существует национальная программа «стареющих воздушных судов», там есть планеры, которым уже 50 лет. И если этот планер через назначенное время проходит процедуры проверки, ему продлевают ресурс. Первые Boeing-747 до сих пор летают, постепенно переходя из разряда пассажирских в разряд грузовых. Аналогичная история и у нас в стране. Основа самолетного парка России – это «туполевские» машины. Надо сказать, что, по статистике, Ту-134 – один из самых безопасных самолетов в мире. Впрочем, на мой взгляд, проблема стареющего парка – далеко не самая сложная с точки зрения обеспечения безопасности. Гораздо хуже обстоят дела с обновлением летного состава, у нас стареют не только машины, но и люди, что гораздо хуже.

- А в чем опасность старения летного состава?

- Если мы доверяем летчикам свои жизни, мы должны быть уверены, что это подготовленные и здоровые люди. Чем старше пилот, тем больше вероятность сердечных приступов и т.д., ведь были же такие случаи, когда пилоты умирали за штурвалом. Кроме того, существует жесткая система переподготовки пилотов, они обязаны регулярно проходить курсы переподготовки в учебных центрах, где должны не только подтвердить свою квалификацию, но и узнавать, что нового происходит в мире, какие приемы самолетовождения появляются, какие приборы выпускаются и т.д. Причем пилот должен не только узнавать все это, но и ставить перед руководством своей авиакомпании вопрос об оснащении самолетов техническими новинками. Эта работа у нас не очень хорошо поставлена. Хотя сеть учебных центров существует, и особенно хорошо это поставлено в «Аэрофлоте», где обучаются и повышают квалификацию летчики из многих других авиакомпаний.

- В чем еще Вы видите сложности системы обеспечения безопасности в российской авиации?

- Нам не хватает такой популярной на западе системы, как независимый аудит организации безопасности

полетов в авиакомпаниях. Эта система аналогична той, которая существует при проверке финансово-хозяйственной деятельности компаний, когда приходят сторонние специалисты и детально проверяют, как обстоит работа по обеспечению безопасности у данного перевозчика. Причем, в отличие от финансово-экономического аудита, здесь не только выявляются нарушения и отклонения от правил и регламентов, но и предлагаются меры по повышению безопасности полетов. Например, известная авиакомпания «КореанЭр». Около пяти лет назад ее начали просто преследовать различные инциденты, а порой и катастрофы. Компания обратилась во Всемирный фонд безопасности полетов (Flight Safety Foundation) с просьбой провести независимый аудит. Была создана международная группа специалистов и проведена проверка, сделано большое по объему заключение, где было расписано буквально до мелочей, где и какие ошибки допускаются. Результат был совершенно неожиданный для всего мира: авиакомпания решилась открыто опубликовать это заключение, хотя этот документ являлся сугубо конфиденциальным и предназначался для высшего руководства компании. В результате принятых мер уровень безопасности полетов авиакомпании заметно вырос, что положительным образом сказалось и на экономике компании. В России независимый аудит пока очень плохо развит.

- На Ваш взгляд, в свете последних событий может ли произойти сокращение числа авиакомпаний? Ведь авиационные власти уже давно ратуют за то, чтобы количество перевозчиков сокращалось, а здесь у них будет хороший повод ускорить этот процесс.

- В целом политика государства, направленная на сокращение количества авиакомпаний, правильная. Но методы не совсем корректны. Возьмите, к примеру, США, там авиакомпаний не 200, а тысячи. Но это не мешает им жить и работать. Как заявляют некоторые политики, у нас в стране пытаются сделать 5–10 авиакомпаний, опять же силовым методом. Но жизнь показывает, что это неэффективно. Создание 5–10 крупных авиакомпаний может привести к монополизации внутренних перевозок, это будет означать резкий скачок цен на билеты. Однако, на мой взгляд, проблемы безопасности это не решит. Нам необходимо прививать нашим авиакомпаниям, пилотам новую культуру работы, основанную на постоянном обмене передовым опытом между нашими авиакомпаниями и перевозчиками других стран мира. Пилоты, штурманы, инженеры, авиадиспетчеры должны сами стремиться получить новые знания, должны сами участвовать в разработке новых правил и процедур. Пока мы лишь начинаем эту работу.

Автор: Артур Скальский © РосБизнесКонсалтинг ПРОИСШЕСТВИЯ , МИР 👁 2045 31.08.2004, 22:40 📄 203
URL: <https://babr24.com/?ADE=14792> Bytes: 11044 / 11044 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@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](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: eqquatoria@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](#)