

Летать на самолетах по-прежнему опасно

Заметных тенденций к повышению безопасности полетов в России пока нет. Такую точку зрения высказал на состоявшемся на прошлой недели семинаре, посвященном расследованию авиационных происшествий, технический директор по проблемам безопасности полетов Международного авиационного комитета (МАК) Рудольф Теймуразов.

Впрочем, эксперты радуются: хорошо уже и то, что России сейчас удалось вернуться по этому показателю на уровень начала 1990-х гг. Правда, для того чтобы удерживать этот показатель хотя бы в имеющихся границах, необходимы серьезные усилия как со стороны государства, так и самих авиакомпаний. Ведь объем перевозок все время растет, и даже постоянно внедряемые экспертами новые технические средства предотвращения аварий не могут полностью застраховать воздушное судно от неприятностей. Сегодня основополагающим документом, регламентирующим все действия экспертов при расследовании авиационного происшествия, является приложение №13 Чикагской Конвенции. Это примерно 50 страниц текста с вполне конкретными, буквально пошаговыми рекомендациями. Уже около четверти века почти весь цивилизованный мир, включая и Россию, пользуется этими стандартами. В этом документе оговариваются и вопросы разглашения данных СМИ. Именно поэтому, объясняют специалисты, им приходится зачастую утаивать информацию от представителей «четвертой власти». Хотя, как признается сам г-н Теймуразов, «уже не третий день» опытный исследователь знает, «где глубоко копать».

Сегодня практически не осталось ни одного государства, которое бы проводило расследование авиационных происшествий в одиночку. Оно и понятно: в среднем на определение причин одной аварии США тратит от 30 до 40 млн долл., в России цифры поскромнее, например расследование катастрофы под Хабаровском обошлось нам в 7 млрд руб. Кроме того, далеко не каждая страна может позволить себе иметь «личную» комиссию независимых расследований. Согласно 13-му приложению, орган, расследующий причины авиационного происшествия, должен быть непременно независимым, то есть не связанным ни с властью, ни с авиационной администрацией. Содержать такую комиссию достаточно дорого, поэтому Люксембург, к примеру, в этом вопросе пользуется услугами бельгийских специалистов. Более того, чаще всего к каждой конкретной катастрофе тем или иным образом причастно несколько государств. В качестве яркого примера можно привести произошедшую в 2003 г. катастрофу самолета Ил-76 в Танзании. «Самолет был узбекского производства, изначально принадлежал украинской авиакомпании, затем он был сдан в аренду в Молдавию, экипаж воздушного судна представляли выходцы из Белоруссии, а сам самолет летел в Хорватию», – комментирует председатель комиссии по расследованию авиационных происшествий МАК Олег Ермолов. «Мир стоит перед необходимостью консолидации в вопросах расследования авиационных происшествий, – подводит итог Рудольф Теймуразов, – так как выдержать столь огромные расходы ни одна страна, даже самая богатая, не может. Словом, если не консолидировать усилия, то очень многие страны будут просто не в состоянии расследовать авиационные происшествия, а это приведет к неизбежному падению уровня безопасности воздушных перевозок во всем мире».

Еще один любопытный аспект расследования авиационных происшествий – это «разборки» между страховыми компаниями и пострадавшими пассажирами. В этой области, по словам исполнительного директора «Авикос-Афес» Ильи Кабанчика, накопился целый ряд серьезных проблем. Не секрет, что средняя стоимость возмещения ущерба по случаю аварии (по данным на 2004 г.) в России значительно отстает от Европы и США и составляет где-то 350 тыс. долл. на человека. В Европе этот показатель достигает 1,3 млн долл., в США – 3,5 млн долл. Правда, все это касается лишь тех ситуаций, когда воздушное судно было застраховано, в противном случае пострадавшие чаще всего не получают ни копейки либо получают незначительные выплаты со стороны государства или авиакомпаний. Однако, как подчеркивает г-н Кабанчик, столь высокие выплаты по страховым случаям в Европе и США во многом обусловлены расторопностью адвокатов. «Если при нормальном стечении обстоятельств спор между страховой компанией и пострадавшим можно решить в течение года, то средний срок урегулирования подобных дел, например в США, составляет 10 лет, – говорит он. – Это означает, что в течение этого времени пострадавшие не получают ничего». Любопытным является и распределение последующих доходов между пострадавшими и адвокатами, которым в итоге достается никак не меньше 40% отсуженной суммы. «В США сейчас стоит большая проблема, как

ограничить требуемые суммы компенсаций», – отмечает г-н Кабанчик.

Что же касается России, то, несмотря на устоявшуюся точку зрения, что сильно постаревший парк наших судов приведет в скором времени к серьезному падению безопасности полетов, такое мнение эксперты не разделяют. Впрочем, специалисты признают, что до 1996 г. в стране был очень большой всплеск аварийности и лишь в 1997 г. на регулярных грузовых перевозках не было уже зарегистрировано ни одной катастрофы, также как и в 1999–2003 гг. «За все это время произошла лишь катастрофа в Иркутске на Ту-154, а в прошлом году – катастрофа в Ташкенте на Як-40 «Узбекских авиалиний», – поясняет Рудольф Теймуразов. Безусловно, переход к новой экономической системе привел к резкому снижению показателей безопасности полетов в стране. «Сейчас мы только возвращаемся к показателям начала 1990-х гг., которые и тогда были средними в мире», – комментирует Рудольф Теймуразов. – Сегодня мы имеем 1 катастрофу на 1 млн часов налета, это где-то средняя мировая цифра». Однако главные факторы, приводящие к катастрофе, – это чаще всего отнюдь не старая авиатехника. «За последнее время был всего лишь один случай, когда Ан-24 практически развалился в небе, да и то не столько из-за возраста, сколько из-за неверных условий хранения», – подчеркивает г-н Теймуразов. Есть всего три основных фактора: человек, техника и окружающая среда, – поясняет RBC daily вице-президент партнерства «Безопасность полетов» Рафаил Аптуков. – Причем человеческий фактор является преобладающим при авиационных происшествиях. На долю отказов техники приходится доли процентов, то же самое можно сказать и об окружающей среде».

В отношении прогнозов снижения безопасности полетов как в мире, так и в России практически все эксперты уверены, что динамика будет положительной. Причем наша страна по показателям безопасности выглядит на мировом фоне отнюдь не худшим образом. «Мы просмотрели катастрофы воздушных судов, имеющих примерно 25-летний возраст, и убедились, что надежность российской и иностранной техники практически ничем не отличается, – говорит RBC daily Рудольф Теймуразов. – Другое дело, что меняется поколение людей, летчиков, меняется их подготовка. А подготовка существенно связана с оборудованием, оно дорогое, но оно уже есть. Не стоит забывать и о совершенствовании наземной инфраструктуры. Несмотря на то что в воздушном пространстве сейчас стало тесно, так как много денег вложено в «землю» и в «воздух», это позволяет существенно снизить количество аварий». По мнению г-на Теймуразова, катастрофа, произошедшая в небе Германии в 2002 г. (напомним, что по вине диспетчера и по неудачному стечению обстоятельств в небе столкнулись самолет Ту-154 «Башкирских авиалиний» с Boeing-757-200 компании DHL) является совершенно уникальным случаем, такие аварии могут происходить не чаще, чем один раз в десять лет.

Впрочем, несмотря на постоянно совершенствующуюся технику и методику расследования авиационных происшествий, прогнозы Всемирного фонда безопасности полетов (ВФБП) неутешительны. Пропорционально росту усилий экспертов растет и объем воздушных перевозок, а это означает, что в обозримом будущем свести к нулю количество катастроф на воздушных судах вряд ли удастся. Прогноз ВФБП таков: шесть катастроф широкофюзеляжных лайнеров по всему миру в год.

Автор: Наталья Бендина © RBCdaily СТРАНА , ИРКУТСК 👁 2025 11.04.2005, 23:15 📌 158

URL: <https://babr24.com/?ADE=21014> Bytes: 7884 / 7884 Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

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

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:

irkbabr24@gmail.com

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: kraasyar.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](#)