

# Плоский штопор российского авиационного образования

Черeda августовских авиакатастроф познакомила россиян с основами аэродинамики и самолетовождения.

Благодаря СМИ нынче многим гражданам РФ хорошо известно, что плоский штопор возникает при превышении крылатой машиной критического угла атаки: поэтому она теряет управляемость и падает, как осенний лист, покачиваясь с борта на борт, вращаясь вокруг вертикальной оси. Что и наблюдали с земли свидетели трагедии Ту-154 из Санкт-Петербурга, погибшего на Украине.

Выйти из этого режима существующие самолеты не могут, о чем прописано в учебниках и систематически освежается в памяти летного состава. Как и сведения о турбулентности – воздушном столбе, способном резко задрать нос и даже перевернуть многотонный пассажирский авиалайнер.

Уникальные данные были получены от первопроходцев, сумевших перед гибелью скрупулезно передать на землю бесценную информацию о происходящем. И не востребованную через 48 лет утратившими профессионализм летчиками, превратившимися в «воздушных извозчиков», обученных действовать строго по алгоритму: взлет, набор заданной высоты, нахождение «на эшелоне» и посадка.

Напичканные электроникой «умные» творения концернов «Эрбас» и «Боинг» усиливают эту тенденцию, углубляя специализацию и сокращая количественно наземный и летный персонал, направляя энергию «человеческого фактора» за рамки созданной ими системы управления. Природа, однако, встает на пути попыток конструкторов достичь абсолютной надежности и эффективности, не прибегая к услугам человека.

Привыкание к подпорке автоматики обезоруживает специалиста в ситуациях, где человеческий интеллект не заменим машинным. Ярким подтверждением тому является катастрофа над Боденским озером, когда в сверхсовременной автоматизированной системе сигнализация «конфликтной ситуации» была отключена на профилактику. Через несколько минут после отключения системы автопилота упал в море у берегов Сочи А-320 «Армянских авиалиний», экипаж которого из-за нескоординированных действий потерял контроль положения самолета по крену и тангажу. В Иркутске летчики разбившегося после успешной посадки А-310 были бессильны за минуту разобраться в иррациональной логике функционирования системы управления, давшей команду на увеличение тяги левого двигателя при включении реверса правого.

Подобные несуразицы управления самолетами «Эрбаса» имели место и в прошлом. И даже испытательный полет самого большого в мире аэробуса А-380 был отмечен предпосылкой к летному происшествию, созданной несинхронной работой датчиков, заблокировавших механизм уборки шасси.

Вектор технократизма замкнул подготовку авиационных кадров на эффективно-стоимостной контур авиаперевозок, нечувствительный к рабочей среде – воздушному пространству. Где действуют иные – физические законы, требующие от человека учета мелочей в большом и в малом.

## Словно обреченные на казнь

Не приходится ожидать помощи от существующих имитационных тренажеров, не способных моделировать реальные процессы среды и формирующих только навыки действий в конкретной ситуации. В то же время имитация отнимает у человека возможность научиться интуитивному учету множества факторов, видению положения летательного аппарата в пространстве и созданию информационного образа действий, что можно достичь только в процессе летной практики.

Стало как-то забываться поучительное произведение американского писателя Артура Хейли «Аэропорт», подтверждающее известную истину, что лучший руководитель полетов или авиадиспетчер – бывший летчик. По тем же причинам бюрократические мероприятия по «освежению знаний по ограничению по полетной массе с учетом температуры наружного воздуха на эшелоне, максимально допустимого крена и других

эксплуатационных ограничений», проводимые с летным составом после очередного летного происшествия, не дают эффекта, так как теория слабо стимулирует образное мышление – главный инструмент летчика-профессионала и диспетчера. Большую пользу здесь скорее принесут давно забытые в авиации упражнения «пеший по-летному».

Безнадежен и замысел Межгосударственного авиационного комитета (МАК) учесть факторы, «определяющие возникновение и развитие аварийной ситуации, и выявление причин катастрофы» при проведении моделирования полета с использованием тренажера Ту-154. При условии исправного состояния систем самолета придется признать: единственной причиной катастрофы послужил «человеческий фактор», что требует моделировать поведение конкретного человека, а не технические системы.

Решение этой задачи достигается не техническим, а историческим моделированием, позволяющим «освежить в памяти» ситуационные модели катастроф и аварий прошлого с учетом конкретных условий функционирования системы «человек–техника–среда».

Статистика подтверждает: в последние десятилетия доминирующим выступал средовой – точнее, экономический – фактор, когда безопасность приносилась в жертву сиюминутным коммерческим интересам. Когда перегруженные сверх всяких норм самолеты падали, не успев взлететь, или разбивались при посадке, при отказе экипажа уйти на второй круг. Во всех случаях действия летного состава напоминали поведение обреченных на казнь, без малейших проблесков интеллекта и попыток изменить ситуацию в свою пользу.

Ничем не отличается и картина гибели питерского Ту-154 под Донецком. Именно бездействие экипажа привело к катастрофе. Самописцы не зафиксировали стремления направить самолет вниз, штурвал пилоты держали ровно, не пытаясь обойти зону турбулентности и избежать срыва потока – резкого падения подъемной силы крыла. В результате машина, поднявшись на высоту 12 100 м, при угле тангажа 45 градусов потеряла скорость и, форсируя двигатели и подавая сигнал бедствия, по всем законам физики вошла в плоский штопор.

Здесь грех не вспомнить классические ситуационные модели катастроф 20-летней давности на Чернобыльской АЭС и столкновения балкера «Петр Васев» с пароходом «Адмирал Нахимов» под Новороссийском. Кстати отмечу, что, фокусируя внимание на ужасных последствиях катастроф, СМИ не интересуются психологией и мотивами поведения главных виновников трагедий – жертв системы, где профессионализм утратил свою ценность. Между тем в погоне за сомнительным результатом, ставшим нынче жупелом госуправления, и руководители эксперимента на ЧАЭС, и капитан балкера, в силу системных пороков образования оказались неспособными понять динамику физической среды и предупреждения подчиненных о «разгоне» реактора или об опасном сближении с другим судном.

### **Забытая «подъемная сила»**

Во всех случаях показное бесстрашие, быстро переходящее в панику, паралич мысли и действий служит оборотной стороной некомпетентности и безответственности. Хотя для формирования установок безопасной жизнедеятельности и профессиональной осторожности человечество выработало систему, в которой специалист должен пройти воспитание опасностью и ощутить воочию мощь законов окружающей среды.

Традиционно в авиации эти задачи решались парашютной и планерной подготовкой, программой высшего пилотажа на спортивных и учебных самолетах. Большую пользу приносит и авиамодельный спорт. Однако все это посчитали излишним в процессе специализации и унификации программ обучения летного состава гражданской и военно-транспортной авиации. Исключив тем самым из системы образования не менее важный компонент – специальное воспитание.

Потребовалась серия катастроф пассажирских самолетов и ежемесячное падение вертолетов, чтобы министр транспорта РФ Игорь Левитин, главком ВВС и ПВО Владимир Михайлов и руководитель Федеральной аэронавигационной службы Александр Нерадько вспомнили об «узких местах» начальной подготовки летного состава и об удручающем состоянии парка учебных летательных аппаратов. Однако ситуация, когда о подготовке кадров вспоминают после всплеска чрезвычайных происшествий, указывает на существующие в ней системные пороки. Причем они во многом обусловлены нынешним Федеральным законом «Об образовании», в котором пропущен такой важный момент, как воспитание.

В результате забыты цели и задачи воспитания, предназначенного, по определению, для передачи новым поколениям общественно-исторического опыта, формирования личности с учетом возрастных этапов, начиная с младенческого возраста, ее подготовки к общественной жизни и производительному труду при

взаимодействии воспитателей и воспитуемых, а также самих воспитуемых между собой. Утилитарный принцип оценки качества образования по остаточным знаниям специалиста-практика неумолимо сжимает «шагреновую кожу» фундаментального блока дисциплин, определяющих индивидуальность любой профессии: врача, инженера, педагога, летчика и судоводителя.

По логике реформаторов и бизнеса, знание аэродинамики, парашюта и высшего пилотажа, свободное владение родным и иностранным языком, умение воспроизвести факты истории для «водителя» аэробуса противопоказаны и ведут к росту затрат на подготовку летного состава.

А ведь научные знания – это подъемная сила образования. Уже в конце 1980-х в НИИ высшего образования исследовалось влияние качества образования на безошибочную работу специалистов различных профессий. Этой цели служили подразделения: эргономики и психологии, содержания образования, воспитания, экономики и компьютеризации, интеграции образования, науки и производства. Обобщение зарубежного опыта проводили профессионалы – ветераны ГРУ ГШ.

Нынешнее же состояние научных учреждений подобно режиму плоского штопора. Что подтвердил председатель Комитета ГД по образованию и науке Николай Булаев на парламентских слушаниях 3 июля по реализации приоритетного нацпроекта «Образование». Без научного «подхвата» в «зоне турбулентности» остаются озвученные на данных слушаниях предложения ведущих вузов страны о создании информационной и технологической среды, необходимой для выпуска любого продукта, востребованного рынком. Без этих сред трудно вписаться в европейское и мировое академическое сообщество.

При отсутствии чувствительности к содержательным новациям курс, выбранный Минобрнауки, ведет в зону риска, оставляя простор для катастроф и аварий.

Автор: Олег Сергеев © Независимое военное обозрение РАССЛЕДОВАНИЯ , ИРКУТСК 👁 6809  
13.10.2006, 16:16 📌 222

URL: <https://babr24.com/?ADE=33291> Bytes: 9997 / 9983 Версия для печати Скачать PDF

 [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](mailto:irkbabr24@gmail.com)

#### НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)  
Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

#### КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь  
Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](#)  
эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова  
Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](#)  
эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto: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: 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](#)