

## То взлет, то авария

Количество катастроф в гражданской авиации, как полагают эксперты, будет по-прежнему увеличиваться.

В минувшем году Россия снова поставила своеобразный рекорд по количеству авиакатастроф. Как следует из опубликованного на днях традиционного отчета Межгосударственного авиационного комитета (МАК) о состоянии безопасности полетов в гражданской авиации, так часто российские самолеты и вертолеты не падали уже больше шести лет. Число жертв авиакатастроф, впрочем, в минувшем году значительно снизилось, что, конечно, является положительным моментом. Особенно это заметно на фоне 2006 года, ставшего рекордным по количеству погибших в авиакатастрофах. Объясняют эти тенденции специалисты просто -- акцент катастроф сместился в сторону малой авиации, где число жертв в случае аварии измеряется не десятками и сотнями, а единицами. Именно за счет ЧП с участием малых самолетов и вертолетов, упавших с небес, и набрана рекордная цифра катастроф.

Однако, как полагают эксперты МАК, такой переход «качества в количество» не может служить поводом для успокоения. По их мнению, сложившаяся ситуация, наоборот, демонстрирует, что в ближайшее время отечественную авиацию ждут нелегкие времена и количество катастроф будет неуклонно увеличиваться прямо пропорционально увеличению парка авиационной техники и активности воздушного движения. Единственный способ избежать этого, как полагают в МАК, -- срочная разработка и принятие специальных программ по превентивному укреплению безопасности полетов, с чем как раз пока большие проблемы.

Согласно отчету, в целом по всему парку воздушных судов стран, входящих в юрисдикцию МАК (это большинство стран СНГ), аварийность в прошлом году возросла в 1,3 раза. Всего было зарегистрировано 45 авиaproисшествий -- против 33 в 2006 году. При этом количество катастроф (инциденты с человеческими жертвами) увеличилось всего на одну, их в 2007-м случилось 18. Резко снизилось число погибших -- 92 против 465 за предыдущий год, статистику которому испортили крупные катастрофы в России.

С участием собственно российских воздушных судов в прошлом году произошло 13 катастроф, которые унесли жизни 41 человека. Как и в общей статистике МАК, примерно половина жертв относится к малой авиации. Катастрофы, в которых гибли по одному человеку, случались с завидной регулярностью.

Остальные жертвы стали следствием ряда аварий вертолетов и двух серьезных инцидентов с самолетами -- пассажирским Ту-134, разбившимся 17 марта в самарском аэропорту Курумоч (погибли шесть человек), и грузовым Ан-12, упавшим 29 июля после вылета из столичного аэропорта Домодедово из-за попадания в стаю птиц (семь погибших). Винтокрылые машины за прошлый год падали шесть раз -- четыре катастрофы произошли собственно в России, и в двух случаях российские вертолеты разбились на территории других государств. Самым «аварийным» российским вертолетом, как и прежде, остался Ми-8. Впрочем, специалисты объясняют это не тем, что это устаревшая или ненадежная машина, а тем, что она самая массовая. Ми-8 универсален, используется практически во всех отраслях народного хозяйства, и на него приходится большая часть вертолетных перевозок. Отсюда и статистика.

В отчете за предыдущий год главной причиной подавляющего числа катастроф и авиационных происшествий был назван «человеческий фактор», то есть ошибки членов экипажа. В этом году он также упоминается, но акцент несколько сместился. Помимо непрофессионализма летчиков (классический пример -- катастрофа в Курумоче, одной из причин которой была названа ошибка экипажа, просто «промахнувшегося» мимо взлетно-посадочной полосы) на этот раз уделено внимание и другим причинам. В частности, отмечены недостатки во взаимодействии служб метеообеспечения и управления воздушным движением (УВД), а также правил, комплексно регламентирующих летную деятельность, деятельность органов УВД, метеорологов и орнитологических служб аэропортов. Они, кстати, сыграли роль в катастрофе другого российского самолета -- Ан-12, разбившегося в районе Домодедово.

В последнем случае, как следует из отчета МАК, к летчикам у экспертов претензий не было. По результатам расследования специалисты пришли к выводу, что в той ситуации (два из четырех двигателей Ан-12 вышли из строя из-за попадания в них птиц) экипаж сделал все, что было в его силах, чтобы спасти ситуацию. Однако

вместе с тем эксперты отметили, что в руководстве полетной документации действия при отказе двух двигателей в принципе не оговорены, да и при подготовке и переподготовке летчиков не предусмотрена отработка таких ситуаций на тренажере. То есть Ан-12 был изначально обречен. В связи с этим отсутствие норм, регламентирующих подготовку пилотов, названо одним из факторов, повлиявших на безопасность полетов.

Что касается аварий вертолетов, то, как отмечают специалисты, особой динамики тут нет. Однако помимо «традиционных» причин катастроф -- таких, как плохая подготовка экипажей, неудовлетворительное взаимодействие с наземными службами, -- в отчете упомянуты и принципиально новые. В том числе несбывшиеся метеопрогнозы и самовольное изменение маршрутов пилотами. Причем нарушения как в действиях наземных служб, так и в действиях пилотов характеризуются в отчете как многочисленные.

Особо в докладе МАК выделена проблема качества работы метеорологических станций в районах Урала, Сибири и Дальнего Востока. Там, по мнению специалистов, нужно срочно восстанавливать сети метеостанций, закупать современное оборудование, проводить набор и обучение персонала.

Эксперты МАК пришли к выводу о необходимости введения в авиакомпании требований, которые бы исключили экономическую мотивацию попыток экипажей завершать полеты в аэропорту назначения «при условиях, не отвечающих требованиям безопасности». Попросту речь идет о ситуациях, когда пилоты, которые по метеоусловиям должны уйти на запасной аэродром, все же рискуют и совершают посадку, не желая терять премии или какие-то поощрения из-за перерасхода топлива. Как считают в МАК, этого не должно быть в принципе.

В качестве же общих мер по изменению ситуации с безопасностью полетов в МАК предлагают в корне изменить отношение к этой проблеме. Начиная с 1975 года соотношение вылетов и происшествий с воздушными судами остается практически постоянным. На основании этого ИКАО (международная организация, занимающаяся вопросами безопасности полетов) еще в 2006 году выпустила «Руководство по управлению безопасностью полетов». МАК предлагает воспользоваться мировым опытом и от так называемого «ретроактивного метода реагирования» (т.е. по фактам катастроф) перейти к «проактивному». Заключается он в создании специальных госпрограмм, которые бы определяли не только приемлемый уровень безопасности, но и его количественные показатели, а также содержали свод правил и процедур, позволяющих достичь этого уровня. Иначе с продолжающимся быстрым ростом числа воздушных судов количество катастроф будет только расти.

Автор: Эдуард Ломовцев © Время Новостей Online СТРАНА, МИР 👁 1849 19.02.2008, 15:23 📄 174  
URL: <https://babr24.com/?ADE=43456> Bytes: 6879 / 6879 Версия для печати Скачать PDF

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

*Связаться с редакцией Бабра:*

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@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

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: 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](#)