

Полеты днем и ночью

7 причин, по которым летать на наших самолетах все страшнее.

Герой России Анатолий Кнышов, в недавнем прошлом старший государственный инспектор Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, лётчик-испытатель, объяснил, почему летать на российских авиакомпаниях становится все опаснее.

Причина 1. «Левые» люди за штурвалом

- Руководство Росавиации проводит политику, которая меня возмущает. Например, приказ, который позволяет восстанавливать в должности пилота людей, не летавших более пяти лет. Да, они проходят переподготовку. Но им же нужен новый полный курс подготовки. Переподготовка не даст тех навыков, которые он уже потерял.

Когда я еще работал государственным инспектором, мне приносили подписывать бумагу о восстановлении в должности человека, который 10 лет проработал в исправительно-трудовой колонии и теперь хочет быть лётчиком. Я отказался это делать. Мне говорят: ты что, есть же теперь приказ! Я отвечаю: а если твоя семья будет в самолёте?

Мне рассказали о человеке, который не летал 15 лет, всё это время работал в милиции. А потом купил левое свидетельство аэроклуба, что всё это время летал. И теперь он возит 200 пассажиров. Вы думаете, это единственный случай? В последние годы было арестовано несколько чиновников за продажу свидетельств пилотов.

Проследите лётный путь пилотов в любой авиакомпании, особенно тех, кому сейчас от 30 до 40 лет. Там хватает документов сомнительной подлинности. Бывали случаи, когда на Боинг-737 сажали человека без переподготовки. Три года назад я проводил проверку в одной из авиакомпаний. Нашли кучу нарушений. Что сделала авиакомпания? Договорилась, чтобы прислали других проверяющих, более лояльных.

Причина 2. Никто ни за что не отвечает

- До сих пор я не вижу расследования аварийной посадки ТУ-154 в Ижме. Ещё ни один руководитель авиакомпании не потерял своё кресло после авиакатастрофы, не говоря уже об уголовной ответственности. Однажды я спросил такого, как он себя чувствует после потери самолёта. А он отвечает: «А чего мне, самолёт был застрахован. Был старый, а теперь на эти деньги новый куплю». Авиацией руководят люди, которые никогда не летали и с трудом представляют специфику лётного дела. Они только деньги считать умеют! И аварий будет становиться только больше.

Причина 3. Пилоты перегружены

- Лидер профсоюза лётного состава России Мирослав Бойчук, которого я считаю нелегитимным, дал согласие на приказ министра об увеличении норм полёта с 80 до 90 часов за месяц. Были нормы запредельные, а стали - сверхзапредельные. На увеличение нормы пилот должен дать письменное согласие. А что такое письменное согласие сегодня? Это принуждение: не согласишься – вообще не будешь летать. А 90 часов в месяц - это огромная нагрузка, полёты днём и ночью, потом не спасает и пригоршня успокоительного, чтобы заснуть.

Максимальная суточная норма у пилота – 12 часов. Есть право пилота в случае непредвиденных обстоятельств продлить рабочее время ещё на два часа. Но начальство часто вынуждает продлять и на три больше. Но в таком случае, если что случится – страховку не выплатят, потому что превысил рабочее время. Если за рубежом случается ЧП - проверяющие прежде всего смотрят, соблюдались ли санитарные нормы труда, и если они были нарушены – начальники несут ответственность. У нас же будет виноват пилот.

- Зарплата у пилота зависит от времени, проведённого в воздухе?

- Да. А базовая ставка в большинстве российских авиакомпаний - 8-10 тысяч рублей. Остальное – от налета. После трагедии на шахте «Распадская» Путин возмущался, что из-за низкой обязательной части зарплаты шахтёры закрывают датчики метана, чтобы увеличить выработку. У лётчиков та же ситуация: вынуждены брать на себя дополнительные рейсы, летать в плохую погоду с нарушением санитарных норм и с неисправностями. Кроме того, пилоты иностранных самолётов получают гораздо больше, чем пилоты, например, ИЛ-96, хотя этот самолёт везёт больше людей.

Причина 4. Учеба по компакт-диску

- Раньше раз в два года проводили курсы повышения квалификации (КПК). Теперь это отменили решением исполнительного органа. Сэкономили деньги, потому что потраченное на обучение время пилоту нужно оплачивать. А что такое КПК? Это когда разбираются все нюансы, которые происходили в авиации за последние 2 года. Озвучиваются новые требования, освежаются в памяти аварийные ситуации, изучается, как экипажу в той или иной ситуации действовать. Это реальная практика. Но теперь этого нет! Сейчас это всё даётся на диске, и плюс к твоим 90 часам полётов в месяц ты должен ещё дома послушать диск. Пилот, может, и слушает, но при первом же включении, когда он оказывается в домашних условиях, он, скорее всего, засыпает, потому что измотан.

Причина 5. Нехватка сотрудников

- Пилотов не хватает. Нужно 1000 человек ежегодно выпускать, а выпускается меньше сотни. Осталось всего одно бесплатное государственное высшее авиационное училище, где готовят пилотов гражданской авиации. Другие училища тоже функционируют, но они коммерческие и выпускают минимум.

Из-за нехватки сотрудников нередко вторым пилотом садятся люди с низкой подготовкой, которые слабо знают английский язык, правила международных полётов, с трудом знакомы с компьютером. И командир вынужден, помимо управления самолётом, брать на себя и связь, и навигацию, и делать работу за двоих. А ведь существует распределение обязанностей на различных этапах полёта: один пилотирует, а другой контролирует. Если второй не знает, что контролировать, – это потеря безопасности. И никто не отвечает за то, что сделает новичок.

- Что с техническим персоналом?

- Технические училища в большинстве тоже закрыты, кому самолёты обслуживать? Сейчас дорабатывают те, кому 60-70 лет, получают порядка 20 тысяч. В те нормативы по обслуживанию воздушного судна, которые регламентируют их работу, они с трудом укладываются из-за нехватки квалифицированных инженеров. Самолёты задерживают.

Причина 6. Недостаточная подготовка пилотов

- Обучение пилотов сейчас идёт в форме тестирования. Даётся три варианта ответа: самолёт имеет такую-то максимальную скорость, такую или такую? И лётчик должен или угадать или знать. Но это не знание! В воздухе невозможно путём тыкания найти ответы на все вопросы, когда не сформировано полное представление о самолёте.

На взлёте даётся три секунды на принятия решение, в воздухе, если откажет двигатель – от 3 до 5 секунд. Если за это время не принять решение, то ситуация из усложнённой перейдёт в аварийную. И только прямой разговор члена экипажа с преподавателем может скорректировать ранее неправильно сформированное мнение и повысить безопасность полёта, а этого нет.

Два года назад приходит ко мне пилот первого класса сдавать экзамен, я ему задаю элементарный вопрос: скажи, пожалуйста, что такое скорость маха и приборная скорость, где вы её применяете? Он делает паузу, смотрит на меня и спрашивает: а сколько вариантов ответа будет? Это не смешно! Это были первые пилоты, которых начали обучать тестированием.

Система обучения разрушена. Преподаватель в Ульяновске в авиационном училище получает 5-6 тысяч рублей. Кто там будет работать? Тот, кто летал ещё на бипланах во времена Наполеона. Чему он научит лётчика? Пять лет будет он учиться и выйдет нулём.

- Знают ли они, как действовать в аварийной ситуации?

- В зарубежных самолётах требуют, чтобы при аварийной ситуации один пилот достал инструкцию и читал, а

второй выполнял. А если ночь, у вас нет освещения, инструкция на английском. Вы даже русский язык забудете, не то что английский, матом разговаривать начнёте! А вам переводить надо... А Боинги и Эйрбасы имеют только английскую документацию.

- Не зря же заставляют пилотов 4-й уровень английского языка знать.

- Не зря, если его формируют со школьной скамьи или хотя бы с училища. А Международная организация гражданской авиации в 2008 году приказала за два года пилотам международных рейсов выучить английский до 4-го уровня. Это разговорный уровень. Когда лётчику 50 лет, а его заставляют самостоятельно с диска изучить английский до 4-го уровня, при своей загруженности он язык не изучит. А в училище английский – на уровне mother и brother. И вот такой пилот выходит, едет за границу переучиваться на «Боинг», где учат по-английски. Воспринимает 15% информации и садится за штурвал. В 2011 году Федеральное агентство воздушного транспорта и вовсе планирует утвердить радиообмен на английском языке внутри России. Александр Нерадько, глава Росавиации, решил, что сложно вести переговоры на двух языках и решил оставить только английский. То есть сложная задача - на русском говорить внутри страны!

Причина 7. Состояние посадочных полос и авиапарка

- Я приведу вам в пример несколько городов, где полосы находятся в плачевном состоянии: Улан-Удэ, Петропавловск-Камчатский, Южно-Сахалинск. Там зазор между плитами на полосе до 10 сантиметров доходит, на них выбоины. И во многих других такая же ситуация. Колесо может лопнуть, камень может попасть в двигатель.

Отечественные самолёты проектировались для сложных климатических условий и разбитых взлётно-посадочных полос. А зарубежные самолёты – нет. Старые зарубежные самолёты не предназначены для российских климатических условий и разбитых полос. Как, кстати и наш новый самолет «Суперджет». Его планируют эксплуатировать как региональный самолёт на местных авиалиниях. А у него клиренс (расстояние от полосы до двигателя) всего лишь 40 сантиметров. На наших полосах в его двигатели будут засасываться камни и лёд.

В середине 90-х было полторы тысячи взлётно-посадочных полос, где была разрешена посадка иностранных самолётов. В 2008 году международных аэропортов у нас осталось всего 300. А сейчас ставится задача хотя бы 150 сделать международными и обеспечить их необходимым оборудованием, терминалами, качеством полос.

Большинство «Эйрбасов» и «Боингов» далеко не новые, а хлам, привезённый из-за рубежа. Наложите все это на разваленную инфраструктуру – и получите катастрофы.

- После всего вышесказанного вы летаете на самолётах?

- Летаем, конечно. Но смотрим, какая авиакомпания летит, какой экипаж и на каком самолёте. А если есть вариант поехать на поезде – мы выбираем поезд.

Автор: Алёся Лонская © Русский репортер РАССЛЕДОВАНИЯ, РОССИЯ 👁 8198 02.01.2011, 13:18

URL: <https://babr24.com/?ADE=90774> Bytes: 10196 / 10098 [Версия для печати](#) [Скачать PDF](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Алёся Лонская.**

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

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](#)