

В 80% авиакатастроф в России виноват экипаж

Президента вводят в заблуждение, сваливая причину крушений на технику.

Из 15 летних происшествий, случившихся в этом году в России, 11 в той или иной степени произошли по вине экипажа. Такие данные привел глава Росавиации Александр Нерадько, выступая во вторник на специальном заседании в Госдуме. Для предотвращения дальнейших катастроф ведомство выдвинуло ряд инициатив, которые призваны повысить безопасность полетов, однако опрошенные «МН» специалисты оценивают их крайне скептически, называя «пустой болтовней». Эксперты полагают, что чиновники Минтранса вводят в заблуждение президента Дмитрия Медведева, потому что недавно озвученные им предложения запретить полеты некоторых типов самолетов и сократить число авиакомпаний, не изменят ситуацию к лучшему.

На днях Межгосударственный авиационный комитет (МАК) огласил результаты расследования недавней авиакатастрофы Ту-134 в Петрозаводске и прошлогодней жесткой посадки Ту-154 в аэропорту Домодедово. В обоих случаях, как установили эксперты, виноваты оказались члены экипажа. Статистика авиакатастроф упрямо утверждает, что 70-80% аварий в России происходят из-за человеческого фактора. После катастрофы в Карелии и нескольких летних авиапроисшествий с самолетами семейства Ан руководство страны заговорило о необходимости запретить эксплуатацию этих самолетов. Аналогичные предложения относительно Як звучали и после сентябрьской трагедии Як-42 под Ярославлем. Гибель хоккейного «Локомотива» подвигла власти на еще более радикальные заявления. Дмитрий Медведев, в частности, сказал, что правительству придется принять непростое решение по обновлению отечественного авиапарка, дав понять, что ставка будет сделана на новые высокотехнологичные самолеты, по всей видимости, иностранного производства. Впрочем, президент предусмотрительно не стал называть сроки осуществления этих грандиозных планов – нетрудно догадаться, что для радикального обновления парка отечественной авиации понадобятся годы.

Ищут пути решения проблемы и в Минтрансе. Впрочем, на уже упомянутом заседании Госдумы куда больше ругали его главу Игоря Левитина, а вот конкретных предложений по исправлению сложившейся ситуации в итоге оказалось совсем немного. Глава Росавиации Нерадько предложил запретить эксплуатацию самолетов новых типов, для которых нет действующих авиатренажеров. «Для примера - мы не можем на действующем тренажере Як-42 имитировать ту ситуацию, обстоятельства которой стали известны по результатам расшифровки средств объективного контроля. Программное обеспечение тренажера просто не позволяет это сделать. А доработать его практически невозможно», - пояснил он. В свою очередь Левитин предложил закрепить за компаниями авиапрома сервисное обслуживание и обеспечение запасными частями самолетов отечественного производства, выпуск которых уже прекращен. Глава Минтранса также заявил о необходимости увеличить прием в летные институты для обучения летного состава гражданской авиации. Ожидается, что там будет создано 400 дополнительных мест.

С такими подходами к решению проблемы не согласны специалисты. Опрошенные «МН» эксперты считают, что корень проблемы лежит в развале системы госрегулирования в авиации.

«На самом деле почти все наши авиакатастрофы происходят не по вине экипажей, а по вине нелепой, непонятной системы регулирования гражданской авиации. Это основная и системная проблема. В тех авиакомпаниях, чьи самолеты попадают в авиапроисшествия, обычно наблюдается низкий уровень организации летной работы, а поддержание этого уровня на высоком уровне целиком и полностью зависит от государственного регулирующего органа», - заявил «МН» заслуженный пилот СССР, экс-замминистра гражданской авиации СССР, а ныне возглавляющий комиссию по вопросам гражданской авиации Общественного совета при Росавиации Олег Смирнов.

«Россия является членом Международной организации гражданской авиации (ИКАО), а значит, государство и несет ответственность за то, что надзорные и регулирующие органы не работают. Все зависит от позиции государства, если она у нас анемичная, то у нас все и сыпется. США, Австралия, скандинавские страны тоже входят в ИКАО, там уже давно не было крупных авиакатастроф и ключом к решению всех проблем стали

сильные органы государственного регулирования, - считает Смирнов. - А у нас в положении о Росавиации ни слова не сказано о пилотах и поддержании летной годности воздушных судов. Когда создавали это ведомство в 2004 году, там не было ни одного пилота, ни одного авиационного инженера. С тем же успехом его можно было назвать «Роскастриля».

Прошедшее заседание Госдумы по проблемам авиации Смирнов назвал «пустой болтовней». «Посидели, послушали, поговорили, но не выработали ни одного решения, которое могло бы в корне изменить ситуацию», - считает он.

В качестве решения проблемы эксперт предлагает создать единый полномочный орган по делам гражданской авиации, который будет подчиняться напрямую правительству. «Государство должно вмешаться, а то получается как в поговорке "У семи нянек дитя без глаза". Власти должны быть заинтересованы в одной, но строгой и профессиональной няне, а то у нас доходит до того, что некоторые авиакомпании возглавляют и юристы, и врачи, и экономисты», - считает Смирнов. Кроме того, он уверен, что необходимо четко выстроить систему организации летной работы. «Сюда входит и подготовка летчиков в училищах, и их тренировки, и условия труда, и масса других нюансов, которые у нас нуждаются в серьезной доработке, но на которые пока мало обращают внимание», - заявил бывший пилот.

Эксперт отмечает, что авиакатастрофы в России фактически остаются безответственными. «Ни в одном положении Минтранса, Росавиации или Ространснадзора не записана ответственность за безопасность полетов. У нас за это никто не отвечает», - утверждает Смирнов.

По его словам, по сравнению с 2010 годом число авиапроисшествий в России выросло в 2,5 раза. «Это при том, что сейчас только сентябрь и самые сложные времена впереди. Ноябрь, декабрь – наиболее сложные месяцы для авиации, прежде всего в силу погодных факторов», - говорит Смирнов

Комментируя авиакатастрофу Як-42 под Ярославлем, о причинах которой сейчас оживленно спорят специалисты, он заявил, что в ней пока очень многое остается непонятным. «Самый главный для меня вопрос: почему в точке принятия решения пилот не прекратил взлет. Если в этой точке ты не достиг нужной скорости, если у тебя неисправность или просто какие-то сомнения, то по всем правилам ты обязан сделать это. А так получается какая-то дикость. В истории авиации наберется всего несколько случаев, когда пилот проехал всю полосу и взлетал уже с грунта», - заявил он.

По мнению эксперта, пилот Як-42 действовал неправильно. «По правилам в точке принятия решения пилот обязан сообщить свое решение либо о взлете, либо о его прекращении. Я прослушал записи переговоров экипажа Як-42, но не услышал там никакой команды. Ее не было», - рассказал он.

Во многом с ним согласен и президент консультативно-аналитического агентства «Безопасность полетов» Валерий Шелковников. «Президента вводят в заблуждение, когда говорят, что проблема нашей авиации заключается в старых самолетах и что их надо списывать. Через месяц после катастрофы Ту-134 в Петрозаводске, в Канаде разбился Боинг-737, выпущенный в 1975 году, но канадское правительство не будет запрещать эти машины, потому что проблема не в них, - заявил он. - Ту-134, Ту-154, Як-42 – это одни из лучших машин в своем классе, намного лучше иностранных. Все последние крупные катастрофы произошли по вине экипажа». По мнению Шелковникова, основная причина авиакатастроф в России - это отсутствие дисциплины среди пилотов, инженерно-технического персонала, авиадиспетчеров. «Опять вспомним Ту-134, разбившийся в Петрозаводске. Оказалось, что первого пилота в 2010-м выгнали из компании «Ютэйр» за совершение жесткой посадки, но запись о ней в летную книжку не внесли, и поэтому его без вопросов взяли в компанию «Русэйр». Это и есть разгильдяйство. А пьянка? Разве это первый случай у нас, когда член экипажа летит нетрезвым? Поверьте, далеко не первый. Это явление надо выжигать каленым железом и обязательно предавать гласности», - считает эксперт.

Шелковников уверен, что решить эту проблему можно, срочно повысив уровень профессиональной подготовки пилотов и улучшив техническое обслуживание самолетов. «Во времена СССР проводились ежегодные летно-технические конференции по конкретным типам воздушных судов. Там собирали всех - экипажи, техников, других специалистов - и разбирали каждый случай нештатной ситуации, анализировали проблемы, учили летчиков, как действовать в той или иной ситуации. Сейчас таких конференций не проводится», - рассказал Шелковников.

Он также считает, что Ространснадзор должен быть более независим и не должен подчиняться Минтрансу. «В СССР Госавианадзор тоже когда-то подчинялся министру транспорта, но когда его переподчинили напрямую правительству, ситуация с безопасностью у нас заметно улучшилась и катастроф стало меньше. В США,

Австралии, других развитых странах везде есть администрация гражданской авиации и независимый от нее комитет по безопасности на транспорте, подчиняющийся парламенту или правительству. Как следствие, в этих странах крупные авиакатастрофы практически не происходят, хотя и летают там куда больше, чем у нас, и самолеты нередко используются старше наших», - считает Шелковников.

Автор: Анатолий Караваев © Московские новости СТРАНА, РОССИЯ 👁 3011 22.09.2011, 11:18 📌 261
URL: <https://babr24.com/?ADE=97694> Bytes: 9353 / 9353 [Версия для печати](#)

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Анатолий
Караваев.**

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: 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](#)