

Насколько безопасны авиаперевозки на Камчатке?

Воскресным днем 11 февраля в Подмосковье произошла страшная трагедия. Разбился Ан-148 «Саратовских авиалиний», выполнявший рейс 703 Москва – Орск. Самолет пропал с радаров через несколько минут после вылета из Домодедово. На борту был 71 человек, в том числе трое детей. Все погибли.

По предварительным данным, основанным на расшифровке данных самописца, регистрирующего параметры работы всех приборов лайнера, причиной катастрофы могли стать неверные показания скорости самолета от обледеневших приемников полного давления (ППД). Системы их обогрева экипаж просто забыл включить, что подтверждается и записью аварийного речевого самописца, который в просторечии часто называют «черным ящиком».

Непосредственно перед вылетом пилоты читали вслух контрольную карту, действуя в соответствии с ее указаниями, но обогрев приемников полного давления так и не включили, несмотря на предупреждающую индикацию. Вскоре после взлета пилоты обратили внимание на различные и при этом критически низкие показания скорости на приборах. Переругиваясь, летчики пытались разогнать лайнер, введя его в резкое снижение, которое закончилось столкновением с землей.

На следующий день после катастрофы член совета директоров «Саратовских авиалиний» Михаил Герасименко выступил от имени авиакомпании с заявлением, в котором, помимо прочего, подчеркнул: «Экипаж весь был опытный, давно летал на этих самолетах, в том числе в других авиакомпаниях». Впрочем, быстро выяснилось, что топ-менеджер предприятия – вольно или невольно – солгал.

Если командир воздушного судна Валерий Губанов имел пять тысяч часов общего налета, из которых 2 147 часов провел за штурвалом Ан-148, то второй пилот 44-летний Сергей Гамбарян фактически был новичком. Прежде чем получить четыре года назад свидетельство коммерческого пилота, он работал в сфере авиации, но его профессии были далеки от летной специальности. Он работал диспетчером производственно-диспетчерской службы, менеджером по логистике и – большую часть карьеры – бортпроводником. В правом кресле кабины пассажирского самолета он

провел всего 812 часов.

Данные расшифровки свидетельствуют о том, что пилоты разбившегося Ан-148 до последнего момента так и не поняли, из-за чего возникли искаженные показания скорости на дисплеях. Сначала, несмотря на сработавшую сигнализацию, экипаж пропустил важный этап подготовки к взлету, не включив обогрев ППД, а после этого в принципе не мог справиться с критической ситуацией.

Крушение близ деревни Степановское Раменского района Подмосковья заставило нас задуматься о том, насколько вообще безопасно летать самолетами российских авиаперевозчиков. Статистика вроде бы успокаивает: авиация является самым безопасным видом транспорта. Вероятность погибнуть по дороге в аэропорт почти в тысячу раз выше, чем разбиться в авиакатастрофе. Но любая статистика, как известно, обладает изрядной долей лукавства.

Дальнемагистральные самолеты обслуживаются в лучших аэропортах мира. Требования к квалификации пилотов у крупных перевозчиков таковы, что трудоустраиваются туда только лучшие из лучших. Однако на местных авиалиниях зачастую дело обстоит совсем иначе. Небольшие региональные предприятия вынуждены экономить на чем угодно, чтобы выйти в финансовый плюс. Летчики, приобретая со временем знания и опыт, рвутся в большую авиацию, как Валико Мизандари из культового фильма «Мимино». Ставить на крыло молодежь, приходящую из летных училищ, в итоге некому.

Для нашего полуострова проблема безопасности авиаперевозок особенно актуальна. У жителей северных районов края нет транспортной альтернативы рейсам акционерного общества «Камчатское авиационное предприятие» (АО «КАП»). Подвергаем ли мы свою жизнь риску всякий раз, когда покупаем билеты на самолет в Палану, Тигиль или Никольское? Судя по рассказам одного из наиболее опытных командиров воздушных судов АО «КАП», ответ на этот вопрос далеко не так однозначен, как кажется на первый взгляд.

Список возникших у нас вопросов, касающихся безопасности полетов в АО «Камчатское авиапредприятие», состоит как минимум из десятка пунктов. Первый из них заключается в том, насколько уверенно владеют члены экипажей воздушных судов вверенной им авиатехникой? И была ли у них возможность в достаточной степени

выучить матчасть?

Речь идет о купленных восемь лет назад трех новеньких самолетах Л-410 УВП-Е20. Эта модификация популярного на пяти континентах лайнера, который выпускается уже почти полвека, стала настоящим прорывом для компании «Эйркрафт Индастриз». Обновленный самолет выполнен на более высоком по сравнению с предыдущей модификацией Л-410 УВП-Э технологическом уровне. Его максимальная взлетная масса увеличена на 200 килограммов. Он имеет более современную цифровую авионику и бортовое оборудование.

Большое количество усовершенствований потребовало от пилотов новых знаний. Даже тем из них, кто раньше летал на Л-410 предыдущих модификаций, пришлось пройти переобучение на новый тип самолета на базе Сасовского летного училища гражданской авиации, где установлен соответствующий тренажер. Но даже после этого, как утверждает бывший пилот инструктор-экзаменатор АО «КАП» Александр Шумелев, камчатских пилотов, эксплуатирующих современные «Элки» нельзя назвать полностью подготовленными к выполнению рейсов.

Дело в том, что основным документом, до мельчайших деталей регламентирующим полеты на любой модификации воздушного судна, является руководство по летной эксплуатации (РЛЭ). Это набор справочных материалов и инструкций, предназначенный для безопасной эксплуатации самолета. РЛЭ содержит инструкции и специфические для каждого [летательного аппарата](#) данные. Такие как минимальная и максимальная скорости полета, максимальный [угол атаки](#), ограничения по алгоритмам взлета и посадки, устройство и назначение бортовой [авионики](#)

и т. д. Каждый член экипажа должен знать касающиеся его разделы руководства почти наизусть. Более того, сборник, для Л-410 представляющий из себя два толстых тома формата А4, должен постоянно находиться на борту каждого самолета.

Проблема заключается в том, что единственным эталонным и руководящим экземпляром РЛЭ лайнера Л-410 УВП-Е20, согласно официальному разъяснению завода-изготовителя, является сертифицированное англоязычное издание. Между тем до начала нынешнего года экипажи самолетов в АО «КАП» снабжались русифицированной версией «Руководства по летной эксплуатации», которое до сих пор не одобрено Европейским агентством по авиационной безопасности. Как подтвердил директор службы сертификации авиарегистра Межгосударственного авиационного комитета (МАК) Сергей Великанов, русскоязычный вариант ни в коем случае не

подлежит использованию в качестве официальной эксплуатационной документации.

В результате получился замкнутый круг. Большинство пилотов «Камчатского авиапредприятия» не владеют английским языком на уровне, достаточном для того, чтобы выучить РЛЭ на английском языке. В то же время русский перевод, по которому они изучали матчасть сначала в летном училище, а затем и в ходе переучивания на новую модификацию, европейскими авиационными властями не признан.

На первый взгляд может показаться, что в этом нет ничего страшного. Ведь научились же как-то летчики управлять самолетом чешского производства по учебникам на своем родном языке. Но все гораздо страшнее. Два года назад на курсах повышения квалификации пилотов в Сасовском летном училище гражданской авиации внезапно выяснилось, что из-за трудностей перевода и отсутствия в русском РЛЭ необходимых обновлений, летчики, годами перевозившие пассажиров над Камчаткой, не знали, как верно действовать в критической ситуации. Отработку аварийного случая «пожаротушение в кабине самолета» пилоты АО «КАП» больше шести лет выполняли неправильно, и если бы нечто подобное произошло бы в реальном полете, на полуострове пришлось бы объявлять траур по погибшим в авиакатастрофе.

Необходимость владения английским языком для пилотов – совсем не досужая прихоть авиационного начальства. С марта 2011 года любые радиопереговоры между экипажами воздушных судов и диспетчерами во всех международных аэропортах страны (к каковым относится и петропавловская воздушная гавань) должны вестись исключительно по-английски.

По словам руководителя Федерального агентства воздушного транспорта РФ Александра Нерадько, принимать и отправлять рейсы одновременно на двух языках (английском и русском) трудно для диспетчера и неправильно с точки зрения безопасности полетов. «Радиообмен ведется на одной частоте: его слышат все пилоты, а им необходимо понимать, что происходит в воздушном пространстве и на борту соседних самолетов», – отметил господин Нерадько.

Согласно Федеральным авиационным правилам, утвержденным приказом Министерства транспорта РФ № 147 от 12 сентября 2008 года, «члены летных экипажей (пилоты, штурманы и бортрадисты), должны продемонстрировать владение общим и авиационным английским языком не ниже четвертого (рабочего) уровня».

Всего таких уровней шесть, причем для получения наивысшего шестого фактически надо быть носителем языка от рождения. Именно поэтому он и присваивается бессрочно. Остальные уровни надо подтверждать раз в несколько лет, заново сдавая экзамены.

В «Камчатском авиапредприятии», как и в международном аэропорту краевой столицы, с английским языком, по словам опытного пилота-инструктора Андрея Стулова, просто беда. Если вторые пилоты местных авиалиний еще успели пройти корпоративные краткосрочные курсы, то до командиров воздушных судов очередь так и не дошла. Каждый выкручивается как может, в той или иной степени изучая чужую речь самостоятельно.

Произнести по-английски наизусть в микрофон пассажирам что-то вроде «наш самолет выполняет рейс из Петропавловска в Тигиль на высоте три тысячи триста метров» такой командир еще способен. Но чтобы свободно общаться на авиатехническую тему, словарного запаса хватает уже не всегда и не всем. Причем то, что ни один действующий командир воздушного судна на местных линиях Камчатки не прошел обучение английскому языку, руководством АО «КАП» даже не оспаривается.

Другой возникший у нас вопрос касается нового аэронавигационного оборудования на самолетах. Зачем приобретать современные системы, если они впоследствии не используются как следует?

На борту каждого самолета Л-410 УВП-Е20 установлена усовершенствованная речевая система предупреждения о близости с землей EGPWS (все на английском языке), которая предназначена для предупреждения пилотов о возможном столкновении с поверхностью при плохой видимости. Электронная база данных этой системы должна обновляться каждые 28 дней – примерно так же, как любая компьютерная программа. Рельеф земной поверхности не вечен, он меняется даже быстрее, чем мы можем себе представить, хоть это и незаметно для невооруженного глаза. Свежие сведения необходимо регулярно вносить в систему, чтобы она могла вовремя оповестить экипаж об опасности.

Однако вместо своевременных обновлений существующего оборудования GNSS GARMIN-430 на лайнеры установлена дублирующая система российского производства «ТРАНЗАСС», новые данные в которую вводятся только раз в год. Возможно, это

сделано в целях экономии денег. К тому же наша система сопрягается с остальной бортовой аппаратурой, что ведет к сбоям в ее работе. Но к безопасности полетов это, скорее всего, никакого отношения не имеет.

Сможет ли в таких условиях даже бодрый и отдохнувший пилот на 100 процентов гарантировать безопасное выполнение полета? Полноценно отдыхать между рейсами камчатским экипажам сегодня приходится далеко не всегда и не везде. Действительно, большинство рейсов в северные районы края пилоты АО «КАП» выполняют сегодня в пределах одного дня. Прилетели, приняли пассажиров, почту, груз, и сразу обратно. Но про камчатскую погоду, виновную «в том, что вовремя не прибыл самолет» в свое время знаменитый поэт Михаил Пляцковский даже написал песню.

Вынужденные ночевки пилотов не редкость. Однако в аэропортах Озерной, Тигиля, Усть-Хайрюзова, Никольского и других населенных пунктов полуострова вообще отсутствуют помещения, где можно было бы разместить задержавшиеся экипажи. Положенных так называемых «пилотских» комнат там нет. Проблему порой приходится решать самостоятельно за счет личных знакомств. Руководство «Камчатского авиапредприятия» утверждает, что с администрациями муниципальных районов заключены договоры о предоставлении летчикам и бортпроводникам ночлега, но так ли это на самом деле? «Информация о таких договорах на моей памяти до сведения летного состава не доводилась», – утверждает Андрей Стулов.

«Более того, даже в базовом аэропорту Елизово в случае задержки или переноса рейса экипажам приходится ютиться в необорудованном помещении, – продолжает опытный пилот-инструктор. – В комнате площадью 18 квадратных метров с обветшалой, давно списанной мебелью набивается до двух десятков человек. На всех – два стола, шесть стульев, один ободраный диван и два засаленных дырявых кресла. Нет даже элементарных шкафов, куда можно было бы повесить верхнюю одежду. Телевизор чайник и кулер летчики приобрели вскладчину».

Андрей Стулов в разговоре с корреспондентом «Вестей» упомянул также о случаях, когда летный состав работал без выходных по две с половиной недели. Обратившись к руководству авиакомпании по этому поводу, он получил ответ: «Командный состав ведет постоянный контроль рабочего времени и отдыха экипажей воздушных судов и принимает все возможные меры для недопущения подобных нарушений». Надо ли это понимать так, что «подобные нарушения» все-таки имеют место, когда «возможных мер» оказывается недостаточно?

Напомним, что по одной из версий катастрофы военного Ту-154 в декабре 2016 года в Сочи экипаж этого самолета не отдыхал должным образом перед взлетом, что косвенно стало одной из причин трагедии. Уставшим отправился в свой последний полет и экипаж Ан-12, потерпевшего крушение 19 октября 1987 года в Комсомольске-на-Амуре. Можно привести и другие примеры. Неужели для того, чтобы дать авиаторам возможность нормально выспаться перед утренним вылетом, нам надо дожидаться чего-то подобного?

Если какая-нибудь авиакомпания откровенно пренебрегает безопасностью полетов, может ли ее руководство добиться беспрекословного соблюдения правил от своих подчиненных? Не возникнет ли у пилотов в такой ситуации соблазна, понадеявшись на авось, махнуть рукой на требования нормативных документов, которые, как мы уже отмечали, «написаны кровью»? Камчатская авиационная практика дает нам ответы на эти вопросы.

Самолет Л-410, совершавший 12 октября 2015 года рейс по маршруту Никольское – Усть-Камчатск – Петропавловск-Камчатский, едва не приземлился в елизовском аэропорту на аэробус А-310, находящийся на старте в начале взлетно-посадочной полосы аэропорта и готовившийся к вылету в Новосибирск. У летчика авиалайнера даже сработал сигнал опасного сближения с воздушной целью. Как случилось, что летчики самолета Л-410 не реагировали на команды диспетчеров и не выходили на связь при посадке?

Расследовавшая инцидент комиссия Федерального агентства воздушного транспорта РФ пришла к однозначному выводу: во время полета в кабине Л-410 место второго пилота занимал посторонний человек, имеющий, правда, летные навыки управления самолетом Як-40. К полетам в качестве второго пилота Л-410 он допущен не был. Настоящий правый летчик в это время находился в пассажирском салоне.

Второй пилот при заходе на посадку должен был перенастроить радиостанцию на другую частоту, чтобы вести переговоры уже с диспетчером не «большого», а «малого круга». Эта операция требовала знания, где находится ручка настройки и как это сделать практически. Увы, при заходе на посадку радио не перенастроили, и поэтому связь с диспетчером была потеряна. На вопрос, почему летчики не ответили по аварийной связи, командир экипажа ответить ничего не смог.

Также он не смог ответить на вопрос, почему пилоты не вернулись на частоту «большого круга» и не сообщили о невозможности связаться с авиадиспетчером «малого круга». Как на месте второго пилота очутился совсем другой человек, объяснения тоже не последовало. Более того, после приземления Л-410 и постановку его на штатное место стоянки, пилоты исчезли, вернувшись в аэропорт лишь на следующий день. Не исключено, что это произошло неспроста.

Летный персонал «Камчатского авиапредприятия» с некоторых пор обязан проходить процедуру дополнительного предполетного и послеполетного медицинского осмотра, где, в том числе, определяют употребление авиационным составом алкоголя и наркотиков. Подобные проверки были введены после того, как 12 сентября 2012 года в 10 километрах от поселка Палана разбился самолет Ан-28, принадлежащий тогда еще государственному предприятию «КАП». На борту самолета находились 14 человек. Выжить удалось четверым. Все они получили тяжелые ранения. Проведенная экспертиза выявила в крови пилотов содержание этилового спирта: у командира экипажа содержание алкоголя соответствовало легкой степени опьянения, а у второго пилота – средней.

Усугубило ситуацию то, что рухнувший на склон горы Пятибратка самолет попытался «срезать» траекторию захода на взлетно-посадочную полосу. Причем пилоты пошли на это сознательно. «Катастрофа в Палане выявила факт личной недисциплинированности членов экипажа в сочетании с отсутствием контроля командно-руководящего состава авиапредприятия за работой экипажей воздушных судов, которые систематически нарушали схемы захода на посадку», – заявил по результатам расследования руководитель Федерального агентства воздушного транспорта РФ Александр Нерадько.

Иначе говоря, Ан-28 приближался к взлетно-посадочной полосе не по установленной схеме, а на основании данных нештатного спутникового навигатора. При этом на землю передавались заведомо ложные сведения о местонахождении самолета. Так делали и раньше, чтобы сэкономить время и, как следствие, топливо. Но в тот день над Паланой было слишком пасмурно, и сопку пилоты увидели только в последнее мгновение.

По результатам расследования авиакатастрофы под Паланой от занимаемых должностей отстранили сразу нескольких руководителей авиакомпании, а спустя некоторое время она (компания) сменила владельца и была реорганизована. Но в

организации полетов и обеспечении их безопасности, по мнению опытных летчиков и по нашему оценочному суждению, с тех пор далеко не все изменилось к лучшему. Жаль, что деваться пассажирам так или иначе некуда. Все равно полетят.

Дмитрий ЧЕРНОВ