



Интервью Председателя Следственного комитета Российской Федерации Александра Бастрыкина "Российской газете"



Неподъемная сила

По результатам расследования последних авиапроисшествий глава Следственного комитета РФ Александр Бастрыкин рассказал о причинах воздушных ЧП и выводах, которые напрашиваются после анализа ситуации в гражданской авиации страны.

Александр Иванович, в последние годы просто чередой пошли авиационные происшествия, не говоря уже об авиакатастрофах. Можно ли говорить о системном кризисе в обеспечении безопасности полетов?

Александр Бастрыкин: Я думаю, что определенные основания для такого утверждения имеются. Об этом свидетельствуют отчеты международных организаций в области



Официальный сайт
Следственный комитет
Российской Федерации

авиационной безопасности. Так, по данным Межгосударственного авиационного комитета (МАК), с 2006 по 2015 год включительно в России произошло 295 авиационных происшествий, в том числе 164 авиакатастрофы. И это исключая факты незаконного вмешательства, то есть внешнего воздействия на самолет, террористические акты и тому подобные действия. Цифры на порядок выше, чем аналогичные показатели по всем другим вместе взятым странам - участницам Межгосударственного соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства.

Стран-участниц - 11. Это государства из числа бывших союзных республик СССР. Так, всего за указанный период в этих 11 странах произошло 158 происшествий, из которых 63 авиакатастрофы.

На наличие серьезных проблем в отрасли указывают и выводы, сделанные нашими следователями по результатам предварительного расследования причин авиационных катастроф и способствовавших им условий.

Давайте по порядку. Какие все же основные причины последних авиакатастроф - техника или так называемый человеческий фактор?

Александр Бастрыкин: Начнем с того, что много вопросов возникает к состоянию летной техники. В частности, средний возраст самолетного парка ряда российских авиакомпаний составляет более 15 лет. Не говоря уже о том, что большая часть иностранных судов, эксплуатируемых в России, имеет регистрацию иностранных государств, как правило, Ирландии, Бермудов.

Подобное положение дел фактически лишает контролирующие и правоохранительные органы возможности быстрого получения полной информации о техническом состоянии эксплуатируемых воздушных судов.

Иностранные воздушные суда, эксплуатируемые на территории Российской Федерации, имеют техническую документацию на английском языке. Это объясняется тем, что действующими Федеральными авиационными правилами предусмотрено знание пилотами воздушных судов английского языка. Вместе с тем законодательство РФ не обязывает авиакомпании и авиапредприятия, эксплуатирующие иностранные воздушные суда на территории России, осуществлять перевод технической документации на русский язык. Тем самым создается возможность нарушения правил эксплуатации воздушного судна из-за неправильного перевода соответствующих документов.

К тому же иностранные самолеты должны проходить процедуры поддержания летной годности по месту регистрации, например, на тех же Бермудах.

Но климат в нашей стране отличается от некоторых комфортных стран.



Официальный сайт
Следственный комитет
Российской Федерации

Александр Бастрыкин: Да, и тем не менее нормативными документами не закреплено проведение противообледенительной обработки воздушного судна в качестве обязательного требования к авиакомпаниям при допуске к полету. Разработанные Министерством транспорта Российской Федерации и Федеральным агентством воздушного транспорта методические рекомендации для авиакомпаний, авиапредприятий и ремонтных заводов гражданской авиации по проведению указанной обработки не являются нормативно-правовым актом. В связи с чем не предусматривают ответственность за их неисполнение.

Одно время много говорили о поддельных авиационных запчастях. Проблема до сих пор осталась?

Александр Бастрыкин: Существуют проблемы на рынке запчастей для летной техники, где процветает оборот контрафактной продукции. Для перекрытия этого рынка возможно следовало бы на законодательном уровне закрепить обязанность эксплуатантов приобретать детали только у официальных дилеров.

Однако по имеющимся у нас данным преобладающими причинами российских авиакатастроф все же являлся человеческий фактор.

Каждый раз после аварии говорят о человеческом факторе. Многие говорят, что это поиски стрелочника - пилоты погибли и оправдаться уже не смогут.

Александр Бастрыкин: Это не только, а зачастую не столько сами роковые ошибки пилотов и диспетчеров. Причины этих ошибок кроются гораздо глубже - в политике руководства ряда авиакомпаний, которые в погоне за прибылью создают предпосылки для подобного рода ошибок, а также в структурных недостатках самой отрасли и пробелах в ее правовом регулировании.

Серьезное обвинение. Что вы имеете в виду? Можете продемонстрировать сказанное на конкретных примерах?

Александр Бастрыкин: Например, катастрофа под Ярославлем 7 сентября 2011 года самолета Як-42, принадлежавшего ЗАО «Авиационная компания «Як Сервис». Она унесла жизни членов хоккейного клуба «Локомотив».

Предпосылками, способствовавшими этой трагедии, стали ошибочные действия экипажа воздушного судна, - произвольное нажатие на тормозные педали во время разбега самолета. Это привело к возникновению пикирующего момента, не позволившего самолету в нужное время поднять носовое колесо и начать отрыв от взлетно-посадочной полосы. Несмотря на нештатную ситуацию, экипаж не предпринял попытку прекратить взлет, а продолжил набирать скорость, установив взлетный режим работы двигателя, и увеличивать угол руля высоты, пытаясь поднять судно в воздух, что и стало причиной катастрофы. Иными словами, командир



Официальный сайт
Следственный комитет
Российской Федерации

воздушного судна не отдал команду на прекращение взлета. И это при том, что он видел, что самолет неадекватно реагирует на попытку отрыва от земли, как это прямо предписывает пункт 3.57 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 года N128.

Как следует из заключения комплексной летной авиационно-технической судебной экспертизы, проведенной по данному уголовному делу, именно отсутствие отработки на соответствующих тренажерах навыков выполнения маневров по выводу воздушного судна из сложного пространственного положения, предсрывных режимов и режимов сваливания и стало основным условием, способствовавшим авиакатастрофе.

К похожему выводу пришел и МАК, который в своем отчете указал на грубейшие нарушения в переучивании членов экипажа с пилотирования самолета Як-40 на Як-42, повлекшие ошибочное расположение ног пилота на педалях.

Выходит, пилот просто перепутал педали? Вопиющая халатность. Как такое вообще могло произойти?

Александр Бастрыкин: В связи с тем, что единые правила эксплуатации воздушных судов отсутствуют, каждая авиакомпания разрабатывает свои нормативы, ответственность за нарушения которых законодательством не предусмотрена.

Кроме того, квалификационные проверки пилотов также проводят сами авиаперевозчики, а не уполномоченный государственный орган. При этом пилоты-инструкторы, которые их проводят, являются сотрудниками той же авиакомпании, что и экзаменуемый пилот. В большинстве небольших авиакомпаний нет резервных экипажей, поэтому обучение пилотов предполагает их отвлечение от запланированных полетов. Несложно догадаться: чтобы этого не произошло, обучение и проверка летного состава зачастую выполняются формально.

Вот пример. В ходе допроса по указанному уголовному делу летчик-инструктор показал, что записи в летных книжках погибших в авиакатастрофе пилотов Як-42 о прохождении ими квалификационной проверки были выполнены им формально. Фактически же такая проверка не проводилась, поскольку они находились в рейсах. Эти показания соответствуют и изъятым документам, из которых следует, что в период, когда члены экипажа разбившегося Як-42 должны были проходить курсы повышения квалификации в учебно-тренировочном центре, они в действительности выполняли полеты по маршруту Внуково - Байконур - Внуково.

Аналогичные факты нарушения процедуры обучения и проверки навыков летчиков установлены и по уголовному делу об авиакатастрофе самолета авиакомпании «Татарстан» в Казани в 2013 году.



Можно подробнее и про казанскую катастрофу?

Александр Бастрыкин: Причиной этой авиакатастрофы стали неправильные действия командира экипажа, который, как было установлено следствием, впервые столкнулся с ситуацией, связанной с необходимостью ухода на второй круг. При том, что из записей пилота-инструктора следовало, что упражнение по отработке этого маневра он прошел успешно. Кроме того, у пилота в летной книжке имелась отметка о прохождении квалификационной проверки, которую он удачно прошел за несколько недель до авиакатастрофы. Следствие конечно же усомнилось в этом и допросило пилота-инструктора. Тот показал, что проверка командира летного судна на самом деле своевременно проведена не была. Чтобы избежать проблем со стороны проверяющих органов, он просто внес запись о прохождении проверки в летную книжку пилота и заверил ее печатью летной службы.

Какие еще проблемы всплыли в ходе следствия по этим уголовным делам?

Александр Бастрыкин: В соответствии с пунктом 5.84 Федеральных авиационных правил о подготовке и выполнении полетов в гражданской авиации (утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 года N 128), авиакомпаниям на тот момент вообще было запрещено допускать членов летного экипажа до выполнения своих функций, если они не прошли тренировку по выводу воздушного судна из нештатных ситуаций. Причем тренироваться они должны не реже одного раза в три года. Однако тренажеров для отечественных воздушных судов семейства Як, Ту, Ан, позволяющих провести такую тренировку, не существовало. Нет их и в настоящее время.

Эта информация была подтверждена и Росавиацией, которая на соответствующий запрос следователя отметила, что находящиеся в эксплуатации комплексные тренажеры для подготовки экипажей самолетов Як-42 не обеспечивают выполнение требований пункта 5.84 ФАП-128 в полном объеме.

Получается дикость какая-то. Были ли предприняты какие-то меры по исправлению ситуации с тренажерами? Точнее, с их отсутствием?

Александр Бастрыкин: После авиакатастрофы под Ярославлем и проведенных допросов сотрудников министерства транспорта в указанные Правила были внесены изменения. По ним при отсутствии тренажерного устройства имитации полета эксплуатант воздушного судна организует подготовку или проверку членов экипажа с применением имитирующих работу систем воздушного судна средств обучения непосредственно в кабине воздушного судна на земле либо в полете без пассажиров на борту.

Как видите, вместо принятия мер по обеспечению отрасли необходимыми тренажерами авиакомпаниям было предписано обеспечить выполнение тренировки пилотов любыми другими альтернативными способами.



На практике же такие тренировки, как правило, не проводятся, так как подъем воздушного судна в воздух связан с материальными затратами, отвлечением пилотов от полетов. Кроме того, само по себе искусственное создание указанных нештатных ситуаций в воздухе и отработка навыков по выходу из них может привести к падению самолета в случае малейшей ошибки.

Какие еще установленные следствием факты вы считаете важным обнародовать?

Александр Бастрыкин: В ходе расследования уголовного дела об авиакатастрофе в Казани было установлено, что командир судна имел поддельное свидетельство коммерческого пилота гражданской авиации, а также соответствующий диплом, которые он приобрел у установленного следствием лица еще в 2009 году.

Получается, пилот просто купил права на управление самолетом? Даже в голове не укладывается, как вообще такое стало возможным.

Александр Бастрыкин: В 2013 году, когда произошла эта катастрофа, в силу того, что старые документы, регламентирующие порядок выдачи свидетельств минтрансом, были отменены, а новые еще не разработаны, образовался правовой вакуум, который и позволил пилоту устроиться на работу по поддельным документам.

Я считаю, что проблема эта не решена и сейчас. В постановлении правительства от 6 августа 2013 г. №670 свойственная государству функция по проверке сведений, содержащихся в документах об обучении, при выдаче летного свидетельства переложена на других. Согласно этому правовому акту достоверность таких документов обеспечивается лицом, заверяющим (подписывающим) представленные документы, то есть либо самим пилотом, либо учебным центром.

Вы упомянули о человеке, продавшем командиру самолета поддельный диплом. Это значит, что следствие нашло этого человека? Он осужден? Ведь в какой-то степени если не прямо, то косвенно этот человек тоже сопричастен к случившемуся.

Александр Бастрыкин: В силу несовершенства уже уголовного законодательства этому лицу удалось избежать наказания по данному преступному эпизоду. Дело в том, что статья 327 Уголовного кодекса Российской Федерации (подделка, изготовление или сбыт поддельных документов, государственных наград, штампов, печатей, бланков) не различает, к примеру, подделку больничного листа и пилотского свидетельства. Наказание за эти деяния, существенно отличающиеся по степени общественной опасности, одинаково и не превышает двух лет лишения свободы. Соответственно и срок давности уголовного преследования за его совершение составляет 2 года. Нетрудно подсчитать, что этот срок истек еще за 2 года до самой авиакатастрофы.



Официальный сайт
Следственный комитет
Российской Федерации

В связи с этим может быть предложено дополнить статью 327 УК РФ новыми частями, предусматривающими в качестве обстоятельств, отягчающих наказание, подделку документа, предоставляющего право на осуществление деятельности, сопряженной с повышенной опасностью для жизни или здоровья граждан. Это преступление надо отнести к категории тяжких, а если содеянное повлекло по неосторожности гибель людей или иные тяжкие последствия, - к категории особо тяжких.

После всего сказанного напрашивается вопрос - какие меры по реформированию самой отрасли вы бы предложили?

Александр Бастрыкин: В настоящее время структуру национальных авиационных властей Российской Федерации составляют Ространснадзор, Росавиация и Министерство транспорта Российской Федерации. Зачастую предметы ведения между этими ведомствами распределены недостаточно четко, не говоря уже об ответственности. Такое положение дел противоречит нормам ИКАО, согласно которым авиационные власти в государстве - участнике Чикагской конвенции должны быть едины, во главе с конкретным лицом, отвечающим за функционирование всей отрасли, а не ее отдельных ветвей.

В этой связи представляется целесообразным рассмотреть вопрос о передаче функций этих ведомств единому госоргану - Министерству гражданской авиации, как это было во времена Советского Союза.

Кроме того, представляется необходимым изъять у авиакомпаний свойственные государству функции по разработке правил полета, которые должны быть едиными для всех, а также контрольные функции по квалификационной проверке пилотов и передать их соответствующему уполномоченному государственному органу.

08 Апреля 2016

Адрес страницы: <https://sledcom.ru/press/interview/item/1028757>