Труд: «Полет с билетом в один конец»

Воздушный извоз стал популярным, но смертельно опасным занятием

Трагедия в воздухе над Истринским водохранилищем, которая унесла девять жизней, снова заставила говорить о частных вертолетах и легкомоторных самолетах, которые кружат над нашими головами. Однако в хоре политиков, пилотов и ответственных за безопасность полетов чиновников старательно обходится новое для нас явление: воздушный извоз. Хотя этот бизнес, часто нелегальный, получил широкое распространение и все чаще приводит к трагедиям.

Ведь что случилось под Истрой? В небе над водохранилищем оказались воздушные суда с любителями острых ощущений, которые заплатили свои деньги, чтобы полюбоваться окрестностями с высоты птичьего полета. Причем один из предполагаемых виновников катастрофы, пилот гидроплана Cessna, не получал разрешения на перевозку пассажиров и к тому же имел на руках пилотское удостоверение сомнительного происхождения. Он и вел себя как лихач-бомбила, совершая маневры на низкой высоте, и неудивительно, что все в итоге закончилось столкновением в воздухе.

Согласно записи в реестре гражданских воздушных судов, сегодня в России зарегистрировано уже более 3 тысяч частных воздушных судов. Статистика фиксирует прямую связь между количеством летательных аппаратов и трагедиями. Начиная с 2010 года — около 120 зафиксированных авиапроисшествий, без малого 70 катастроф, в которых погибли 127 человек. Вы еще продолжаете мечтать о полете на частном самолете в качестве пассажира?

Наша газета уже не раз поднимала тему безопасности полетов малой авиации. Причины ЧП схожи: несанкционированные вылеты, допуск к штурвалу случайных лиц, не имеющих на руках даже летных свидетельств, а нередко и позволяющих себе перед полетом принятие на грудь горячительного. А также оказание услуг, не обеспеченных требованиями безопасности. Сегодня любой желающий при наличии денег может не просто в качестве пассажира полетать над окрестностями столицы, но и получить уроки воздушного пилотирования. Кстати, такие услуги мог оказать пилот вертолета Вадим Бухтияров, известный спортсмен и инструктор.

В Росавиации после трагедии сообщили, что не первый год выступают за внесение поправок в КоАП, которые ужесточат ответственность за умышленные нарушения при использовании воздушного пространства, полеты на воздушных судах без сертификата летной годности и без пилотских свидетельств. Непонятно только, кто этому противится и почему с годами все

© 2007-2024 Следственный комитет Российской Федерации

только усугубляется. «В воздухе сегодня с малой авиацией творится настоящая вакханалия, — возмутился представитель СКР Владимир Маркин. — Если сегодня не начнем наводить порядок в воздухе, то завтра мы получим такую же ситуацию, как на автомобильных дорогах».

На самом деле ситуация в воздухе хуже, поскольку там нет инспекторов с полосатыми жезлами. «Сегодня сильно подержанный самолет типа Cessna может себе купить даже человек со средним достатком, тем более если приобретают в складчину, — говорит наш эксперт, пилот-любитель Павел Козловский. — А если это состоятельный бизнесмен, то перед ним открыты все двери, где требуется получать справки и разрешения».

Стоило бы всерьез задуматься над тем, как сделать эти день ото дня расширяющие свои масштабы и географию полеты не только доступнее населению, но и использовать АОН для государственной пользы — так, как это делается в Европе и США. А это означает развивать инфраструктуру, аэродромную сеть для нужд малой авиации, вывести из эксплуатации летательные аппараты времен СССР, выработавшие свой ресурс и летающие на честном слове, спроектировать и сделать доступными для покупки физическими лицами воздушные суда отечественного производства. Тем более опыт производства есть — еще четверть века назад наши энтузиасты выпускали небольшими сериями несколько типов судов, предназначенных для летного обучения, отдыха и спорта. Это самолеты Ил-103, И-1, И-3, СМ-92 «Финист», СМ-94, «Меркурий» , МАИ-890 «Авиатика» и другие.

С целью в этом разобраться поподробнее мы обратились к первому президенту Ассоциации владельцев воздушных судов и пилотов России, ныне президенту агентства «Безопасность полетов» Валерию ШЕЛКОВНИКОВУ. «Частную авиацию надо не запрещать, а регламентировать и развивать, — считает Валерий Георгиевич. — Это огромная индустрия, кровеносная система транспортной структуры. А в труднодоступных регионах она практически незаменима. В конце прошлого года в Калуге состоялось совещание по проблемам авиации общего назначения. Звучали предложения по снижению запретительных барьеров на пути использования воздушного пространства, формированию прозрачных и доступных процедур подачи заявки на выполнение полетов и обеспечение соответствующего диспетчерского и метеорологического обслуживания. И хотя отдельные пункты в настоящее время уже реализованы, я посчитал необходимым еще раз обратиться к помощнику президента Игорю Левитину с запиской. В частности, обратил внимание, что создано немало комиссий, кроме одной — по безопасности. Но ведь именно здесь больше всего проблем, особенно на фоне непрекращающихся катастроф. Считаю, что именно при условии обеспечения безопасности полетов будет развиваться частная авиация и связанные с нею бизнес, торговля, туризм, будут возрождаться авиапромышленность и создаваться рабочие места.

Ну и главное: желающие прокатиться с ветерком под небесами перестанут опасаться за свою жизнь».

© 2007-2024 Следственный комитет Российской Федерации

А. Журин, Санкт-Петербург, Труд №059 за 14.08.2015

17 Августа 2015

Адрес страницы: https://sledcom.ru/press/smi/item/958016

© 2007-2024 Следственный комитет Российской Федерации