

[16 . 01 . 2003] « Борт » приземлялся как пьяный... П . Попов , О . Коваленкова , К . Иванов

24 октября 2002 г. «КП» рассказала об аварии самолета **Ил-62** домодедовской авиакомпании «Третьяково». Напомним, **борт номер 86 452** выполнял чартерный рейс из Москвы в столицу Киргизии, где должен был забрать коммерческий груз. При посадке в бишкекском аэропорту Манас самолет на пробеге выскочил за пределы взлетно-посадочной полосы (ВПП), протаранил бетонное ограждение аэродрома, смял деревья в лесопосадке и загорелся. На борту, кроме семи членов экипажа, были также два авиатехника. Все люди получили ожоги и травмы. А Ил-62 сгорел.

Теперь прояснилось, как случилась эта **авария**, едва не ставшая катастрофой. В распоряжении «КП» оказалась телеграмма, которая была разослана авиакомпаниям страны Государственной службой гражданской авиации России (ГСГА). Документ содержит предварительные результаты расследования данного ЧП. Они поистине сенсационны. С помощью специалистов удалось реконструировать посадку Ил-62 в Манасе (см. схему). На ней видно, что лайнер, уклонившись от курса, маневрировал так, как действует сильно пьяный мужичок, пытаюсь «на автопилоте» попасть в дверь. (Для сравнения рядом показано правильное исправление уклонения S-образным маневром или «змейкой», как говорят авиаторы.)

Характерно, что сразу после приземления экипаж выключил два внутренних двигателя. А проскочив уже больше половины ВПП, попытался, не запуская их, взлететь и уйти на второй круг.

– Я долго не мог «въехать» в ситуацию, настолько были абсурдны и нелепы действия командира экипажа при выполнении захода и посадки, – говорит **летчик-исследователь и автор книги «Проблемы безопасности полетов на тяжелых самолетах» Владимир ШИШКИН**. – Мне кажется, что летчик откровенно паниковал.

Объяснение есть в той же телеграмме. Командиром воздушного судна (КВС) оказался... генеральный директор **авиакомпани «Третьяково»**, по документам – линейный пилот гражданской авиации первого класса Харис Сафиулин. Вот что сообщается о нем:

– Общий налет 8400 часов. Из них на самолете Ил-62 – 740 часов (чувствуете разницу? – Авт.). В том числе в качестве КВС – всего 520 часов (хотя надо, как минимум, в два раза больше. – Авт.).

– К полетам на самолетах приступил после окончания Калужского летно-технического училища в 2000 году. А до этого летал... всего лишь в качестве бортмеханика вертолета Ми-8.

Начальник авиационно-учебного центра Калужского училища Валерий РЫБАКОВ сообщил нам, что Харис Сафиулин учился там заочно один год. И получил квалификацию «пилот третьего класса». При которой мог быть разве что вторым пилотом на Ан-2.

– Бортмеханик вертолета Ми-8 стать линейным пилотом, пилотом первого класса и командиром Ил-62 за два года никак не может, – говорит Александр РОГОНОВ, первый проректор по летной подготовке Ульяновского училища гражданской авиации, где летный состав (летчиков, штурманов, борттехников) переучивают на большие корабли. – После окончания летного училища надо начинать свой «воздушный путь» на самолетах четвертого или третьего класса вторым пилотом. Потом летать, вводиться в командиры, переучиваться на Ил-62, летать вторым пилотом на нем и только затем вводиться в командиры этого лайнера... Такой путь обычно занимает от 10 до 25 лет. Командир воздушного судна одновременно являлся генеральным директором данной авиакомпании? Наверняка использование им должностных рычагов и позволило произойти такому дикому случаю. Авиационное событие, которое трагически не закончилось лишь по счастливой случайности, было закономерным. Заниматься летной работой должны профи, а быть капитаном на таком корабле, как Ил-62, должен профессионал вдвойне, профессионал «от Бога».

История, как Харис Сафиулин оказался за штурвалом, стала известна только потому, что самолет в Бишкеке был, как говорят авиаторы, «разложен» в пух и прах на глазах американцев. Не случись аварии – летал бы «фальшивый» пилот и дальше. Но сколько их, господ с липовыми документами, «маневрирующих» в небесах?

– Почти в каждой конторе есть такие товарищи, – говорит знакомый летчик. – Когда два года назад Ил-76 под Москвой деревья зацепил, у второго пилота в бумагах тоже «липа» была. В моей конторе тоже есть «фальшивый» летчик. У него был мандат пилота второго класса, когда его к нам взяли, но летать он вообще не умел, да и теперь не научился. А летал этот «второклассник», как я потом узнал, бортрадистом и не 2000, а всего 500 часов.

КОММЕНТАРИЙ СПЕЦИАЛИСТА

Эксперт по авиационной безопасности Виктор Тимошкин:

– Недопустимая либерализация в постсоветской гражданской авиации и взяточничество в системе привели к тому, что примерно каждый двадцатый летчик сегодня, сидящий за штурвалом, не имеет права выполнять планируемые ему полеты. Интересно, что думают об этом высшие должностные лица в ГСГА («Росавиации»), а также в Минтрансе и Межгосударственном авиационном комитете. Ведь они обязаны своим инспекторским аппаратом выявлять даже гораздо более мелкие нарушения.

ДИАГНОЗ

В современной России летчики старше 50 лет проходят ежегодную медицинскую экспертизу по месту своей работы. А несколько месяцев назад было решено направлять их в Москву, в головную больницу ГСГА. Как стало известно «КП», в результате обследования в столице было выявлено, что некоторые пилоты умудрялись летать со злокачественными опухолями внутренних органов, заболеваниями нервной системы, желудочно-кишечного тракта и даже... слабым зрением.

П. Попов, О. Коваленкова, К. Иванов, «Комсомольская правда», 16

января 2003