

# ПОЧЕМУ ПАДАЮТ ВЕРТОЛЁТЫ?

Сегодня попытки улучшить ситуацию с безопасностью полётов в России, к сожалению, не приносят желаемого результата. За последние годы крушение вертолётов, перевозящих вахтовиков, увеличилось в разы: падение вертолётов Ми-8Т 26 ноября 2015г. в г. Игарке и 21 октября 2016г. в районе Уренгоя стали самыми чудовищными и не единственными. Здесь присутствует стремление любой ценой угодить «главному пассажиру», пилотирование с эпатажем, доступность или возможность «покупки» лицензии пилота, умышленное разбавление экипажей непрофессионалами, экономия руководителей авиакомпаний на обязательных мероприятиях по безопасности эксплуатации воздушных судов (ВС).

У лётчиков в ходу поговорка: «Много летаешь - лучше летаешь, лучше летаешь - дольше живёшь». В Межгосударственном авиационном комитете (МАК), где занимаются расследованием авиакатастроф, говорят: «Судить об уровне аварийности можно только с учётом налёта». Налёт - это то время, которое лётчик провёл в воздухе. По нормам должно быть 600-700 часов в год. Но является ли количество налётных часов основополагающим и почему всё-таки в России так часто падают вертолёты? С этими вопросами редакция нашего журнала обратилась к Александру Николаевичу Черкасову, президенту ЗАО Аудиторский Центр «Оценка Рисков» (АЦОР). К слову, за 15 лет работы Аудиторского Центра «Оценка Рисков», ни в одной из аудированных Центром авиакомпаний не было авиакатастроф, авиапроисшествий и инцидентов с аудированными и рекомендованными экспертами АЦОР вертолётами, лётным и техническим составом.

**- Александр Николаевич, почему за последние годы, авиапроисшествия в вертолётных компаниях значительно участились? Неужели предотвратить сложнее, чем пожинать плоды уже произошедшей катастрофы?**

- В течение 2015г. в российской Гражданской авиации зафиксировали 41 авиационное происшествие (АП), что стало максимальным значением за последние пять лет - это следует из доклада Межгосударственного авиационного комитета. Доклад посвящен безопасности полётов в странах, находящихся в ведении МАК. В 2015г. по предварительной оценке МАК 70% АП обусловлены человеческим фактором, 24% - отказами/неисправностями авиационной техники, 6% - неблагоприятным внешним воздействием. Этот прогноз подтверждён статистикой аварийности по вертолётам в 2015г: из 11 авиапроисшествий (в т.ч. 5 катастроф) - 7 АП с вертолётами связаны с нарушениями, ошибочными и неграмотными действиями экипажа при пилотировании ВС, в 3-х событиях имели место отказы авиационной техники, одно АП связано с неблагоприятным внешним воздействием. В 2015г. относительный показатель аварийности на вертолётах по авиационным происшествиям и катастрофам – самый высокий за период 2011-2015гг.

Статистические данные подтверждают нашу правоту, что **«ужесточать стандарты, определяющие требования к эксплуатации авиационной техники подрядных организаций» нет смысла**, потому как по отказам авиационной техники совершается всего 24% АП. Также нет смысла в принятом решении Роснефти об **«ужесточении стандартов, определяющих требования к обучению и подготовке пилотов к экстремальным ситуациям с помощью специальной тренажерной техники»**. 70% АП и катастроф вертолётов связаны с нарушениями, ошибочными и неграмотными действиями экипажа при пилотировании ВС, как правило, вне всяких экстремальных ситуаций. По информации МАК, АП с вертолётами происходят из-за попадания в метеоусловия, не соответствующие правилам визуальных полётов (ПВП). При этом экипажи не переходят на полёт по приборам (ППП) вследствие отсутствия навыков и психологической готовности, несмотря на формальные допуски части лётного состава к таким полётам. Невыдерживание экипажами безопасных высот и скоростей полёта приводят к АП типа CFIT - столкновение с землёй в управляемом полёте. Помочь в предотвращении подобных АП призваны системы раннего предупреждения близости земли типа CPБЗ, EGPWS, TAWS. Однако практика расследования происшествий с вертолётами показывает, что зачастую экипажи не имеют подготовки к эксплуатации данных систем и не включают их, кроме того, для удаленных районов отсутствуют базы данных подстилающей поверхности. Значительная доля АП связана с необученностью к полётам по приборам, сознательным снижением до высоты ниже безопасной, выполнением маневрирования на малой высоте, потере пространственной ориентировки при полёте над водной и заснеженной поверхностями, приводящими к сваливанию ВС или столкновению с земной/водной поверхностью в управляемом полёте. Анализ причин катастроф и авиапроисшествий наводит на мысль о том, что многие правила лётной и технической

эксплуатации **не выполняются личным составом**. А происходит это либо сознательно, либо, что вызывает особенную тревогу, вследствие непонимания сути самих этих правил не только лётным составом, но и их руководителями, в первую очередь генеральными директорами и их заместителями по **ОЛР**. Мы в этом убедились, проводя многочисленные аудиты авиакомпаний и авиапредприятий. Особенно это ярко проявляется при изучении содержания **РПП 40** (сорока) авиакомпаний. Не встречалось нам ещё ни одного РПП, по тексту, которого эксперты АЦОР не написали бы значительное количество замечаний.

**- Но ведь есть определённые алгоритмы безопасных авиоперевозок. МАК в своих рекомендациях главам авиационных администраций чётко указывает, что нужно обеспечить, разработать и внедрить для безопасности полётов.**

- Вы правы, но обратите внимание на стиль этих рекомендаций – создать, разработать, внедрить, организовать, установить персональную ответственность... Всё это уже было и рекомендуется в каждом отчёте по расследованию катастрофы или АП, но увы, это поздно. ЧП произошло и люди пострадали. В работе руководства 41 авиакомпании и лётных служб нет индивидуальной конкретики, которая бы касалась персонально каждого члена экипажа ВС.

Аудиторский Центр «Оценка Рисков» во время проведения аудита выявляет несоответствия, касающиеся налёта, текущей и периодической подготовки лётного состава, участия членов экипажей ВС в авиационных происшествиях и степень вовлеченности каждого члена экипажа в авиационное происшествие, т.е. до принятия решения о рекомендации данного эксплуатанта Заказчику. Например, из 35 допущенных лётным составом авиакомпании «ХХХ» за полугодие отклонений, 32 были скрыты за формулировкой «другие нарушения», хотя все они указаны в общей массе допущенных нарушений. Однако в Анализах по безопасности полётов и ОЛР многие руководители перестали указывать содержание и обстоятельства допущенных нарушений, их количество, даты, фамилии КВС, номера бортов и маршруты полётов. Это говорит о том, что заместитель руководителя по ОЛР действует по принципу «как бы кого-нибудь не обидеть». Это не анализ, как таковой, это просто статистика. Анализ, это когда мы видим, что **КВС Иванов И.И.** в течение месяца имеет 4 замечания «Нет проверки РВ перед полётом» и руководитель по ОЛР принял меры (временное отстранение от полётов, направление на учёбу, внеочередная проверка в полёте с пилотом-инспектором и т.д.). Аудиторский Центр не будет рекомендовать данного КВС для использования Заказчику до тех пор, пока не получит подтверждение от зам. руководителя по ОЛР об исправлении КВС своих ошибок. Также, когда наши эксперты выявляют в отчёте запись «Отклонения в эксплуатации систем - 12 замечаний», просят руководство разъяснить, какие это были нарушения и что по каждому нарушению было сделано. Иначе, нельзя – слишком велики риски возникновения чрезвычайных ситуаций в воздухе, поэтому нашим заказчикам до получения полной ясности эти пилоты, эксплуатанты не могут быть рекомендованы. А половина «Отклонений в эксплуатации систем» происходит из-за неграмотности пилотов и неумения, вследствие этого, грамотно эксплуатировать системы ВС. Наш девиз - «АП легче всего предотвратить, чем пожинать его последствия».

**- Александр Николаевич, несколько слов о сотрудниках АЦОР. С чем приходится сталкиваться при аудите авиакомпаний?**

Эксперты Аудиторского Центра «Оценка Рисков» за 15 лет работы прошли через многое. Это время не только прибавило нам опыта, но и доказало надёжность наших методов работы. Нас уже не удивит незакреплёнными ДТБ в салонах, не законтренными соединениями трубопроводов топливной, масляной и гидравлической систем, просроченными агрегатами, не сертифицированными компоновками салонов, отсутствием разовых осмотров ВС по указаниям Росавиации, неправильными записями в индивидуальных особенностях вертолётов, содержанием РПП, противоречащем ФАП-128, неправильным заполнением свидетельств лётных специалистов, не соответствующих ФАП-147 и т.д. Преимущество экспертов-аудиторов АЦОР, это то, что мы все специалисты из Гражданской авиации. Все сотрудники имеют огромный опыт работы в авиакомпаниях на разных должностях и с разными ВС, поэтому мы знаем, что нужно проверять в первую очередь. Нами проводится доскональное изучение и проверка всей необходимой документации, инструкций и приказов. И самое главное, мы работаем для нашего Заказчика, поэтому не закрываем глаза даже на мелочи. И, если авиакомпания заинтересована в подряде на авиоперевозки/авиаработы, она дорожит нашей рекомендацией.

**- Что даёт авиационный аудит вашему непосредственному Заказчику?**

- Как аккредитованный Орган по техническому авиационному аудиту, Аудиторский Центр «Оценка Рисков» по результатам аудита не отстраняет авиакомпанию, ВС, тот или иной лётный или технический состав – мы не надзирающий госорган. Заказчику выдаются только рекомендации - как и при каких условиях можно эту авиакомпанию и её персонал использовать для нужд Заказчика. А также, какие нужно ввести ограничения по использованию ВС, лётного состава и ИТП с целью минимизации возможного риска. Как правило, аудированные нами авиакомпании

адекватно реагируют на наши рекомендации, поскольку все они чётко аргументированы и обоснованы, и удаляют несоответствия и недостатки в кратчайшие сроки. Хотелось бы, чтобы Заказчики авиационных работ и транспортировки своего персонала, сами авиаперевозчики (эксплуатанты) поняли одну простую вещь – главная цель борьбы с аварийностью вертолётов и самолётов – сохранение жизни пассажиров. А для этого необходимо получить объективную информацию о том, что представляет собой та или иная выбранная Заказчиком авиакомпания. Они все имеют Сертификат эксплуатанта КВП (коммерческих воздушных перевозок), выданный соответствующими органами Росавиации. Но почему-то, при наличии у всех равных Сертификатов эксплуатанта КВП, одни падают и гробят людей и технику, а другие нет. Как это происходит, по каким причинам, мы неоднократно пытались донести до наших коллег. Ведь лучший способ уменьшить риск, сохранить жизни пассажиров и членов экипажей – это проводить авиационный технический аудит выбранного авиаперевозчика, компетентной независимой авиационно-аудиторской компанией, каковой и является Аудиторский Центр «Оценка Рисков». Поэтому среди наших аудиторов-экспертов нет случайных людей, все они годами работают в ЗАО Аудиторский Центр «Оценка Рисков» и проходят проверку при подтверждении Аудиторским Центром Аттестата аккредитации в качестве Органа по авиационному техническому аудиту раз в три года.

Беседовала Юлия Кравченко

ЗАО Аудиторский Центр «Оценка Рисков»  
123423, Москва,  
проспект Маршала Жукова, д.43, кор.3, офф.160.  
Тел.: +7 (495) 784-06-62  
E-mail: [president@audit-center.biz](mailto:president@audit-center.biz)  
[www.audit-center.biz](http://www.audit-center.biz)