

На одном крыле. Кто и как учит пилотов не падать

Таким образом, Россия вышла на 1-е место по числу погибших в авиакатастрофах людей - 119 человек. Самые крупные трагедии - 20 июня под Петрозаводском (47 человек) и 7 сентября под Ярославлем (44 человека). В обоих случаях МАК основной причиной трагедии признал человеческий фактор. Почему пилоты ошибаются всё чаще и чаще? Может быть, их учат не так? Где новые тренажёры? Да, учили не так, говорят эксперты, но не сейчас, а в 90-е гг., когда в училища приходили далеко не самые подготовленные абитуриенты, а сама система подготовки была на грани уничтожения. К примеру, необходимый минимум учебных полётов был снижен со 120 часов до 60 (сейчас, правда, требования даже ужесточили - 150 часов налёта). Улучшилась ситуация и с техническим оснащением лётных вузов. «Наш университет на 100% обновил парк воздушных судов (ВС), на которых обучаются студенты. Так что с технической точки зрения мы выпускаем высококлассных специалистов. Дальше они идут в авиакомпаниях, где обязаны пройти дополнительную подготовку на конкретное воздушное судно, на котором будут летать. Вот здесь и начинаются проблемы. К примеру, современный тренажёр самолёта Boeing-737 стоит 12-13 млн долл. Будет ли авиакомпания тратить на это такие деньги? Если говорить о всех российских авиаперевозчиках, то у «Аэрофлота» есть два тренажёра А-320, у «Сибири» - два для Boeing-737. Всё! В этом году чиновники пошли нам навстречу и выделили средства на покупку тренажёров Boeing-737 для нашего университета и Airbus-320 для Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации (УВАУ ГА). Надеюсь, что уже с 2013 г. мы сможем сразу готовить квалифицированных пилотов на Боинги и Аэробусы», - утверждает Анатолий Костылев, проректор по лётной работе Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации, заслуженный штурман России. Кто будет учить?

Интернет-опрос Профессионализм российских лётчиков по сравнению с западными... ■ Не могу оценить - 28% (885 голосов)

■ Ниже - 27% (837 голосов)

■ Выше - 26% (810 голосов)

■ Такой же - 19% (615 голосов) Всего голосов: 3147

Опрос проводился на сайте WWW.AIF.RU А до этого момента, получается, наша авиация обречена?

Небольшие компании если и смогут купить подержанные иностранные машины, то обучить летать на них - нет. Остаются отечественные машины, которые всё чаще подводят. Но учить летать на них скоро будет некому. - От нас уходят кадры, которые готовят пилотов. На протяжении нескольких лет говорят о том, что их зарплату - 10-15 тысяч - надо повышать, но ничего не меняется. Сейчас работают люди, которые по-настоящему преданы своему делу, но уйдут они - и будет потеряно всё накопленное. Мы на глазах теряем школу, и через несколько лет, когда спохватятся и поднимут зарплату, всё придётся нарабатывать с нуля, - говорит Евгений Смольников, директор Сасовского лётного училища. Нехватка знаний и особенности наших самолётов стали причиной гибели ярославской хоккейной команды. Эксперты отмечают, что существенный недостаток советских воздушных судов в том, что конструктивные особенности кабины у одного типа судна разных модификаций отличаются друг от друга. Вот, например, если взять семейство самолётов «Эйрбас» (А-318, 319, 320, 321), то у них органы управления имеют одинаковую конструкцию и расположение. То же самое и с Боингами. И это логично - все приборы в кабине пилота должны быть расположены таким образом, чтобы свести к минимуму вероятность ошибки экипажа, который летал на предыдущей версии. А вот конструкция тех же педалей управления рулём в Як-42 кардинально отличается от Як-40. Это и стало одной из причин трагедии под Ярославлем. Знал ли об этом пилот? Была ли у него возможность повысить квалификацию? Пригласить иностранцев!

Небо как угроза: почему происходят авиакатастрофы

Если наши пилоты так дороги и непрофессиональны, то почему бы не приглашать иностранных пилотов, уже готовых летать на иностранных же самолётах? «Это запрещено Воздушным кодексом, - поясняет Роман Гусаров, руководитель специализированного портала avia.ru. - С одной стороны, это правильно. Мы уже много сфер жизнедеятельности отдали без борьбы - от футбола, где бал правят бразильцы, до дворов, которые подметают мигранты. Если ещё и в воздух пустить иностранцев, то что же нам останется? Пилоты - это высокоинтеллектуальные люди, цвет страны, и вымывать их иностранцами - значит, обеднять себя. Но, с другой стороны, наше лётное образование устарело! За рубежом, чтобы сесть за штурвал, нужно всего лишь 18 месяцев обучения! По сути пилот - это оператор компьютерных систем. А наших 5 лет учат философии, инженерным дисциплинам, а не компьютеру и английскому. Кстати, даже если мы пустим иностранцев в небо, наши диспетчеры на внутренних линиях не смогут с ними говорить, потому что их знание английского просто не позволит им этого сделать». Впрочем, незнание английского - лишь часть проблемы. «Пока мы не создадим нормальную авиационную промышленность, пока самолёты отечественного производства не выйдут на мировой уровень, авиакомпании будут эксплуатировать импортную технику, а мы будем вынуждены посылать после 5 лет обучения у нас переучивать наших же выпускников в Англию, Францию и другие западные страны,

оплачивая всё это в валюте, ничего в авиации не изменится. Одними тренажёрами да компьютерами, увы, наших проблем не решить», - констатирует Юрий Митин, начальник Тренажёрного центра УВАУ ГА . А значит, летать всё равно будет боязно, потому что неизвестно, кто там сидит за штурвалом... Ольга Сальникова («АиФ -Петербург»), Зоя Мозалёва («АиФ -Рязань»), Сергей Юрьев («АиФ в Ульяновске»)