

Из выступления Т. Анодиной на пресс-конференции, посвященной результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Як-42 № RA-42434 авиакомпании «Як Сервис», происшедшего 7 сентября 2011 г. в районе аэродрома г. Ярославля

Межгосударственный авиационный комитет, как независимая международная региональная организация, зарегистрированная в этом качестве в ИКАО, имея широкий круг полномочий и опыт создания международных программ в области летной годности и безопасности полетов, разработал на основе анализа последних авиационных происшествий и этой ужасной трагедии развернутые меры, касающиеся основных аспектов безопасности полетов, которые представлены в Правительство Российской Федерации.

Несмотря на принимаемые Минтрансом серьезные меры, часть действующих нормативных актов в области летной эксплуатации не соответствует международным стандартам.

Не должно быть двойных стандартов для выполнения полетов российскими авиакомпаниями внутри России и за рубежом.

Главная задача – не создавать, так называемых, новых национальных авиационных правил, а в кратчайшие сроки завершить переход к международным нормам и стандартам по всем направлениям деятельности гражданской авиации, и это важно для всех государств-членов ИКАО.

Конкретно:

- **Принять на государственном уровне** международный стандарт эксплуатационной безопасности (IOSA), рекомендованный ИКАО и Советом Глав Правительств СНГ. Многие государства-члены ИКАО, в том числе практически все государства СНГ, внедрили стандарт IOSA.

11 российских компаний уже прошли аудит IOSA. **Требования обеспечения безопасности** полетов должны быть одинаковыми для всех авиакомпаний, выполняющих коммерческие перевозки, независимо от объема и вида выполняемых работ (международные или внутренние, регулярные или чартерные).

Эта наша позиция, насколько я понимаю, получает поддержку и в Правительстве Российской Федерации.

- **Обеспечить во всех авиапредприятиях** внедрение системы управления безопасностью полетов, рекомендованной ИКАО для мирового авиационного сообщества. Внедрение этой новой инновационной технологии в авиакомпаниях России уже дает практический положительный результат.
- **Создать базу данных авиационного персонала** (летного, технического, руководителей предприятий), не соответствующего квалификационным требованиям и допускаявших действия (нарушения), влиявшие на безопасность полетов. В условиях дефицита, особенно

летного состава, имеются случаи, когда профнепригодные специалисты мигрируют из одних компаний в другие.

- **Не допускать к международным полетам** и полетам магистральных воздушных судов аэродромы гражданской авиации, не сертифицированные и несоответствующие международным нормам в части их оснащения современным радио, светотехническим и метеооборудованием. **Международные аэродромы** гражданской авиации должны быть доведены до категории ИКАО для полетов в сложных метеоусловиях. Из 71 международного аэродрома только 47 имеют категорию ИКАО.
- **Провести проверку нарушений** ограничений по жилой застройке в районе аэродромов и приаэродромных территорий, возведению опасных для гражданской авиации объектов, а также замены бетонных ограждений территорий аэродромов на другие более безопасные (в случае выкатывания самолета).
- **Завершить работу по созданию** системы поддержания летной годности отечественных воздушных судов, обеспечения и продления их летных ресурсов в соответствии с международной практикой. Провести оценку летной годности эксплуатируемых отечественных воздушных судов, производство которых прекращено.
- **При оценке состояния воздушных судов** руководствоваться не «вольными трактовками» календарных сроков (так называемые старые, новые), а их соответствием летной годности и наличием для них

авторского надзора и системы поддержания летной годности воздушных судов со стороны разработчика, изготовителя и эксплуатанта, как это предусмотрено стандартами ИКАО и мировой практикой.

- **Не допускать ввод в эксплуатацию** отечественные воздушные суда, для которых отсутствуют современные комплексные тренажеры.
- **Правила выполнения полетов** должны соответствовать международным требованиям и быть едиными для международных и внутренних полетов. Для безопасности недопустимо, чтобы российские пилоты летали по двойным стандартам за рубежом и внутри страны.
- **Срочно дать директивные указания** по линии всех государственных органов контроля: не считать нарушениями выполнение экипажем действий, направленных на обеспечение важнейших требований по безопасности полетов, в том числе: прерванный взлет, уход на второй круг, уход на запасной аэродром, принятие именно командиром воздушного судна решения о посадке в сложных метеоусловиях, как это существует во всей мировой авиации.
- **В целях принятия профилактических мер** ввести во всех авиакомпаниях 100% контроль всех полетов с использованием бортовых средств объективного контроля. Как показали результаты расследований, это требование выполняется на 100% только в ведущих авиакомпаниях.

- **Оснастить современными средствами** управления воздушным движением, навигации и связи центры организации воздушного движения, в первую очередь на транссибирских, кроссполярных, трансполярных маршрутах и в регионах Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера.
- **Завершить в кратчайшие сроки** ввод в эксплуатацию новой системы обслуживания воздушного движения для Московского Центра автоматизированного управления воздушным движением.
- **Учитывая социальную важность** региональных полетов, особое внимание уделить региональным перевозкам и обеспечению их безопасности. В этих целях видимо целесообразно рассмотреть возможность создания крупных региональных авиакомпаний **на базе существующих**, прежде всего, в Сибири, на Дальнем Востоке и на Крайнем Севере, оказав им государственную поддержку по закупке современной авиационной техники и подготовке авиационного персонала. **Очень важно, что государство обеспечивает дотирование** авиакомпаниям, выполняющим социально значимые убыточные авиаперевозки в эти регионы.

Надеюсь, что реализация этих и других мер, принимаемых федеральными и региональными органами власти, позволит избежать трагедий в будущем.

В заключение хочу объективно отметить, что **по любой статистике**, в том числе и международной, авиация является самым безопасным видом транспорта. А это, в первую очередь, обеспечивается сложнейшим трудом высокопрофессиональных авиационных специалистов и, прежде всего, летчиков, техников, где бы они не трудились - в больших или малых авиакомпаниях, в столичных или отдаленных аэропортах.