

ПО УРОВНЮ АВАРИЙНОСТИ МЫ «ОБОШЛИ» ДАЖЕ США



**МУЛКИДЖАНОВ ИВАН
КИРОПОВИЧ**

**Заместитель
председателя Комиссии
по расследованию АП
МАК (Москва)**

- Окончил Харьковский авиационный институт по специальности "эксплуатация самолётов и двигателей". В гражданской авиации прошел путь от инженера смены до главного инженера Центрального управления международных воздушных сообщений, в дальнейшем решением правительства был назначен начальником Госавиарегистра СССР и вошел в состав руководства Госавианадзора СССР. Это произошло 16-го февраля 1973 года.

- Чем было вызвано создание Госавиарегистра и Госавианадзора?

- Возникли эти органы не случайно. Их создание было обусловлено объективными обстоятельствами обеспечения безопасности полетов. 1972-1973 годы были отмечены тяжелыми авиационными происшествиями: катастрофа Ан-10 в Харькове, две катастрофы Ту-104 в Домодедово, Ту-104 - в Свердловске, Ил-62 - в Берлине, ТУ-134 - под Можайском, Мл-18 - под Магнитогорском и целый ряд других катастроф с более "мелкими" самолетами. Это, безусловно, не могло не возбудить и общественность, и руководство государства. Стало понятно, что нужно принять какие-то кардинальные меры по организации системы обеспечения безопасности полетов и, естественно, принять серьезные меры в области конструирования, испытания, внедрения новой авиационной техники. В связи с этими катастрофами и особенно с катастрофой Ил-62 в Шереметьево была создана правительственная комиссия, которую возглавил секретарь ЦК КПСС в то время, член Политбюро Дмитрий Федорович Устинов, заместителем у него был заместитель Председателя Совета министров Смирнов Леонид Васильевич. В состав комиссии вошли министры авиационной промышленности, гражданской авиации, радиопромышленности и целый ряд других ответственных, руководящих лиц. Мне тоже пришлось принять непосредственное участие в работе комиссии по расследованию этого авиационного происшествия (в составе технической подкомиссии).

- Сколько человек погибло тогда?

- Тогда погибло 163 человека. Это была очень тяжелая катастрофа, в сложных метеоусловиях в районе аэропорта Шереметьево. Рейс был международный, поэтому значимость её расследования была большой.

- Освещалась ли данная катастрофа в прессе?

- Да, конечно, да. Естественно, как всегда, давалась объективная информация, но та, которая не мешала проведению расследования авиационного происшествия. В ходе расследования этого происшествия стекалась информация по расследованию и других авиационных происшествий. Я не сказал, что примерно в это же время потерпел катастрофу самолёт Ил-18 в Сочи, после взлета, где погибли все находящиеся на борту. Информация по ходу и результатам расследования этой катастрофы сходилась в эту большую правительственную комиссию. По ходу расследования решались важнейшие вопросы, требующие безотлагательного решения как в части конструктивных изменений на самолетах, так и в вопросах организации обслуживания, обеспечения безопасности полетов, в том числе и управления воздушным движением.

- Что показали результаты расследования?

- Расследование было завершено. Произошел там ряд и технических сбоях в системе управления воздушным движением (имеются в

виду наземные средства радиолокационного контроля), и ошибки, допущенные экипажем при пилотировании, снижении и заходе на посадку. Была очень сложная метеобстановка, экипаж допустил преждевременное снижение, начал цеплять верхушки деревьев, самолет упал и сторел. В общем, практически все погибли. На основании выводов этой комиссии, с учетом нашего отечественного опыта в области обеспечения безопасности полетов и с учетом опыта международного структурирования системы обеспечения контроля за летной годностью **были предложены соответствующие меры**. В том числе предусматривающие создание самостоятельных независимых государственных органов союзного значения, которые бы обеспечили, с одной стороны, руководство разработкой норм летной годности гражданских воздушных судов, включили в себя весь международный опыт требований к профпригодности, к проектированию и характеристикам воздушных судов, их испытаниям. Второе: последовательно выстроить систему контроля за созданием этих самолетов, чтобы не было допущено "вольности" недоработок при их проектировании, в процессе наземных и летных испытаний самолетов. Чтобы, опираясь на те силы и средства, которыми располагала в то время военная приёмка на заводах и в научно-исследовательской сети организаций гражданской авиации, авиационной промышленности, мобилизовать и структурировать все эти силы на обеспечение 100-процентного контроля прохождения воздушного судна на всех стадиях (проектирования, строительства на серийных заводах, испытаниях, внедрения и потом эксплуатации) в соответствии с действующими уже государственными требованиями по обеспечению безопасности полетов. **Эти требования получили название "норм летной годности гражданских самолетов"**. На этот орган возложили еще ответственность и обязанность разработки системы поэтапного контроля и допуска гражданских ВС к эксплуатации в ГА.

После выхода постановления правительства я был назначен на должность начальника Госавиарегистра СССР с соответствующими полномочиями. Скажу, что по тому времени это действительно был независимый орган, наделенный чрезвычайными полномочиями. Решения и указания этого органа являлись обязательными для всех министерств и ведомств, занятых созданием, эксплуатацией, испытанием авиационной радиотехники, средств связи и прочее, прочее, прочее. В общем, вся оборонка практически контролировалась по линии создания новых образцов гражданской авиационной техники, контролировалась с точки зрения летной годности, безопасности, в том числе сертификация воздушных судов двойного назначения (военно-транспортных и гражданских).

- То есть это было своеобразное министерство?

- Министр входит в состав правительства. **Мы были на правах ведомства**. Это как общесоюзный государственный орган по надзору за обеспечением летной годности и безопасности полетов. **Это был общесоюзный орган**. Руководитель этого органа был приравнен к заместителю Министра гражданской авиации "по положению". "По правам" он, конечно, выходил на уровень министра. В этом смысле права были очень большие. То же самое - Госавианадзор СССР. Мне пришлось на первом этапе участвовать и в формировании этого органа потому, что еще не был назначен его руководитель, и принимать активное участие в его работе. Эти организации были укомплектованы и проведены очень важные мероприятия по обеспечению безопасности полетов. Во-первых, были созданы современные, учитывающие международный и отечественный опыт безопасности полетов нормы летной годности гражданских ВС, которые были признаны международным сообществом (в лице международной организации ИКАО). Была создана система сертификации авиационной техники, и через сертификацию были пропущены уже все следующие поколения гражданских ВС. Это Ил-86, Як-42 - целая плеяда самолетов, четвертое поколение авиационной техники.

- Как Вы считаете, создание сразу двух таких структур было целесообразно? Или всё-таки можно было обойтись одной?

- Вы понимаете, когда создавали, то вкладывали в это глубокий смысл. Одну структуру - Госавиарегистр - создали, чтобы она главным образом сосредоточилась на технических вопросах: создание авиационной техники, достойной высокого уровня безопасности полетов, создание современной системы испытания и контроля авиационной техники. С другой стороны, Госавианадзор ориентировался и нацеливался главным образом на контроль за организацией и обеспечением эксплуатации непосредственно летной техники, контроль за четкой организацией управления воздушным движением, взаимодействия в вопросах управления воздушным движением военных и гражданских органов УВД. В состав руководства Госавианадзора СССР, в его президиум входили: заместитель Главкома ВВС, заместитель Министра ГА, заместитель Министра авиационной промышленности, заместитель Министра промышленности средств связи, радиоэлектронной промышленности, радиопромышленности, заместитель председателя Госгидромета. Это был весомый орган, который мог пригласить любое должностное лицо, руководителя организации, рассмотреть в широком плане и всеохватно все вопросы, связанные с безопасностью полетов, с учетом анализа аварийности в гражданской авиации. Кроме того, результаты расследований авиационных происшествий там тоже рассматривались. Принимались соответствующие указания, директивы, решения, направленные на усиление роли управления воздушным движением, организационные вопросы, технические вопросы, вопросы подготовки работников.

- Сколько лет просуществовал Госавианадзор?

- Этот орган просуществовал с 1973-го года по 1992-й год.

- За это время как-то уменьшилось количество катастроф?

- Да. Когда вопрос был отлажен, взаимодействие определено, понята роль и значение этих органов, было решено консолидировать усилия этих органов в области безопасности полетов. **В 1985 году было принято решение об их объединении в составе одного - Госавианадзора СССР.** Госавиарегистр вошел в его состав со своим положением. Я как начальник Госавиарегистра СССР стал заместителем председателя Госавианадзора СССР. Этот орган существовал до 1992 года, то есть до распада Советского Союза. Что я должен сказать? Под "зорким надзором" этих двух органов и с их большим участием было много сделано для безопасности полетов, для гражданской авиации, да и для военно-воздушных сил. **По уровню аварийности мы "обошли" даже США:** у нас показатель аварийности полетов оказался ниже. Мы вышли на уровень более благополучный, чем был в мире в среднем (который контролировался международной организацией гражданской авиации), и стали адекватны уровню аварийности США, которые были лидерами в этом вопросе.

- Ваша медаль, за что Вы ее получили?

- Лауреата Государственной премии СССР я получил за комплекс работ по созданию, испытанию, внедрению новых образцов авиационной техники, в частности, самолет Як-42.

За свою жизнь я провел большую работу, связанную с эксплуатационными проблемами гражданской авиации, стал кандидатом технических наук, провел фундаментальное исследование факторов, порождающих аварийность в реактивной и турбовинтовой авиатехнике, с выводами, рекомендациями, предложениями по структуре системы испытания, создания, проектирования, сертификации. Был удостоен ученой степени доктора технических наук. Сейчас я профессор, заведую кафедрой в МАИ параллельно с основной работой. Основная моя работа - заместитель председателя комиссии по расследованию авиационных происшествий на воздушном транспорте. В нашу компетенцию входит расследование авиационных происшествий в РФ, во всех государствах СНГ и за рубежом.

- Скажите, а то, что сейчас в России происходят катастрофы, мы что, как бы превращаем существующие планки? Или мы раньше об этом не знали?

- Мы, заинтересованные ведомства и органы, провели недавно анализ причин аварийности за десятилетний период, с 1992 г. Анализ показал, что у нас, конечно, произошел обвал по аварийности - в 1993, 1994, 1995 гг. Тогда разрушена была организационная структура управления гражданской авиации, когда была нарушена система материально-технического снабжения, разрушилось Министерство авиационной промышленности. Это все не замедлило негативным образом сказаться на уровне безопасности полетов. В последующие годы обстановку с безопасностью полетов удалось стабилизировать, и вот уже 1991, 1992, 2000 г. свидетельствуют опять, что у нас уровень более благоприятный, чем в среднем по международной организации гражданской авиации, и немного отстает от Соединенных Штатов, но очень мало.

В 2000 году произошел перелом ситуации, поскольку наметилась стабилизация обстановки, в Минтрансе России создана Госслужба гражданской авиации, которая ввела систему сертификации: эксплуатантов, ремонтных организаций, как говорится, началось возрождение.

- Как Вы считаете, такие органы, как Госавианадзор, Госавиарегистр, они сегодня не помешали бы?

- Они существуют. В соответствии с Государственным соглашением 12 государств СНГ о гражданской авиации об использовании воздушного пространства был создан Межгосударственный авиационный комитет. По обоюдному согласию, учитывая, что основная номенклатура авиационной техники, как воздушные суда, так и наземные средства обеспечения все-таки российского производства, государство посчитало целесообразным "Авиарегистр" и функции "Госавианадзора", в частности, независимое расследование авиапроисшествий, включить в компетенцию Межгосударственного авиационного комитета. По этому вопросу было принято специальное постановление Правительства РФ, которое делегировало МАК полномочия и ответственность федерального органа исполнительной власти в вопросах сертификации авиационной техники и расследования авиапроисшествий.

- Вы о чём-нибудь сожалеете в своей прежней работе?

- Сожалею, что нарушена стройная, мобильная и ответственная система в создании авиатехники, всех необходимых ее элементов, которые идут на оснащение этой техники. Все-таки это очень тонкий организм, который нуждается в стройной и ответственной системе обеспечения безопасности полетов. Вот об этом я сожалею, потому что очень много было сделано на первом этапе бездумного, без достаточного понимания проблемы. Все это достается с большим трудом, в условиях архисложного финансового, экономического положения. Могу сказать из нашего опыта, что такое сегодня расследование авиапроисшествия, особенно серьезной авиационной техники, - это организационная работа на месте авиапроисшествия по сбору информации, в оценке состояния ВС, необходимых проверок непосредственно в полевых условиях, проведение эвакуации техники, проведение необходимых аварийных исследований, испытания - это миллионы рублей! Сегодня это в централизованном порядке не финансируется, раньше это не составляло вопроса: по бюджету государство финансировало все, что необходимо. Сегодня это проблемный вопрос, где взять деньги на проведение летных специальных испытаний по ряду вопросов, которые возникают в ходе расследования? Проведение исследований в НИИ разрушенной авиатехники тоже требует средств и транспортных расходов. А их нет, к сожалению. Сейчас идет настойчивая работа, есть рекомендации правительственных комиссий по катастрофам, последние, которые были в Иркутске, над Черным морем, рекомендации, поручения Правительства к Министерству финансов решить этот вопрос. **Надо авиационную промышленность и все, что с ней связано, укреплять и поднимать.** Сегодня более спокойный, стабильный период, который позволяет правительству и ведомствам предпринимать определенные меры, чтобы восстанавливать те возможности, которые были ранее в авиационной промышленности.