

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ – ЭТО САМЫЙ НАДЕЖНЫЙ ИЗ ВСЕХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА!



**ИЛЬЧУК ЛЕВ
ВИКТОРОВИЧ**

**Заместитель
председателя совета
директоров ОАО «МТК
«Сирена» (Москва)**

– На летной работе с 1959 года. Работал на разных типах воздушных судов, затем - командир отдельного авиаотряда, флагштурман Северного управления ГА, начальник Латвийского управления ГА, начальник двух управ-

лений Министерства гражданской авиации, заместитель Министра гражданской авиации.

– На Ваших глазах прошли различные этапы развития гражданской авиации. Какой из них был самым ярким?

– Самым ярким был этап прихода в гражданскую авиацию новых типов воздушных судов - Ту-104, Ту-114. Это так называемая "реактивная эра". Это период развития гражданской авиации, когда мы перевезли свыше 120 миллионов пассажиров в год.

– Вы долгое время были на руководящих постах. Насколько возможно было регулировать процессы, которые происходили в гражданской авиации?

– Процесс регулирования деятельности в гражданской авиации СССР был очень четко регламентирован. Очень серьезное внимание уделялось самому основному элементу - безопасности полетов, что и позволяло в 80-е годы с очень высоким качеством, с большой безопасностью осуществлять перевозки до 130-140 миллионов пассажиров в год.

– Можете вспомнить какие-то уникальные ситуации, которые происходили в те годы, или когда Вам приходилось принимать неординарные решения?

– В начале 80-х годов мы столкнулись с проявлениями терроризма на воздушном транспорте, то есть с тем, чем мы сегодня страдаем и с чем боремся. В те годы воздушные хулиганы делали только свои первые шаги. Я вспоминаю случай, который произошел, когда я работал начальником Латвийского управления ГА. В зоне ответственности нашего управления мне пришлось вместе со службой организации воздушного движения руководить воздушным судном, которое захватил террорист. Но тогда все окончилось благополучно.

– Каковы были Ваши действия? Какая реакция?

– Ну реакция!.. Это все было так необычно для того времени! Нам же не зря готовили, и мы готовы были сделать все, чтобы обеспечить безопасность пассажиров!

– А Вы можете рассказать, как это все происходило?

– Когда ко мне от начальника службы организации воздушного движения Латвийского управления поступила эта информация, я тут же прибыл на диспетчерский пункт и уже непосредственно оттуда держал связь с командиром судна. Это был самолет Як-40. Мы координировали действия экипажа. В конце концов, мы посадили наш самолет не в Стокгольме, как требовал террорист, а в Эмсолсе, и все закончилось благополучно.

– Какой это был год?

– Это был 1986 год.

– А террорист был вооружен?

– Вы знаете, в то время террористы были не вооружены. Они имели при себе муляжное оружие. Так как это были первые случаи попыток угона воздушного судна, все было рассчитано на страх, который они нагоняли на экипаж и пассажиров. В данном случае он не был вооружен.

– Этот случай был первым чрезвычайным случаем в Вашей практике?

– Да. Это был первый необычный, нестандартный случай. Такая ситуация накладывает и на руководителя, и на экипаж особую ответственность.

– Как Вы думаете, опыт, накопленный Вашим поколением, сейчас находит как-то применение?

– Да, безусловно! Сегодня наши экипажи к борьбе с терроризмом лучше подготовлены, чем в то время. Действия их стали более четкими. Мы имеем уже громадный опыт борьбы с авиационными угонщиками. А кончались эти угоны, как известно, и гибелью людей, но в большинстве случаев все для пассажиров кончается благополучно. Сегодня и служба безопасности, которая вместе с экипажем и наземным авиационным персоналом обеспечивает безопасность пассажиров, действует более четко, чем в то время: наша гражданская авиация и служба по обеспечению безопасности полетов, в частности, накопили уже очень большой опыт борьбы с терроризмом на воздушных судах.

– Как Вы считаете, много ли в гражданской авиации завысит от органов управления, я имею в виду от лидеров, от Министров, например?

– Ну в принципе да! А значит, руководители всех рангов этому вопросу должны уделять самое серьезное внимание - не меньшее, чем обеспечению летной безопасности. Вопрос обеспечения летной безопасности перевозки пассажиров - это вопрос № 1! И нет более важного вопроса и более важных действий для всех сверху донизу - от руководящего состава Министерства ГА и до летного подразделения и ниже, до различных наземных служб - движения, аэропортовой и т.д. Для всех это вопрос № 1!

– Что для Вас самолет - это просто техническая машина или это нечто одушевленное?

– Это вопрос, конечно, философский. Если движется, значит, одушевленное, я считаю. Поэтому и наши наземные службы ГА к самолету относятся очень бережно и как к живому организму: сохраняют и готовят его так, чтобы в воздухе никаких случайностей не происходило.

– Какой, по Вашему мнению, самолет самый надежный?

– Все самолеты надежны. Самое главное, как готовится этот самолет к полету. Конечно, если говорить о тонкостях летного дела, то есть самолеты, которые за всю свою историю эксплуатации не имеют летных происшествий из-за отказа по вине техники. Самолеты имеют очень большую надежность. По сравнению с другими видами транспорта это самый надежный вид.

– Вы уверены?

– Абсолютно. Даже сегодня, когда в гражданской авиации летные ресурсы самолетов почти выработаны и надо в ближайшие годы заменять парк воздушных судов, даже в этой ситуации наземный технический персонал готовит воздушные суда к полету так, что удается на довольно хорошем уровне обеспечивать безопасность полетов, перевозки пассажиров.

– Если была бы возможность вернуться, начать все заново?..

– Безусловно, да! Просто, в гражданскую авиацию редко приходят случайные люди. Особенно на летную работу, начиная от командира корабля, второго пилота, штурмана, бортинженера. Приходят люди, которые сознательно посвящают всю свою жизнь служению авиации.

И если бы у меня была сегодня возможность прийти и начать так же летать в составе экипажа, как и раньше, я бы это сделал, не задумываясь. Это очень интересная работа, ответственная и в меру небезопасная! Но я еще раз повторяю: воздушный транспорт - это самый надежный из всех видов транспорта!