

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ СТАЛА КАТЕГОРИЕЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ



**МАШКИВСКИЙ ИВАН
ЕФИМОВИЧ**

**Советник Руководителя
Государственной
службы ГА (Москва)**

– **Какой период Вашей жизни был для Вас самым интересным и плодотворным?**

– Это был период, когда я работал на Урале. Период непосредственной работы с авиационной техникой и людьми. Уральцы - это люди особые. Я там многому научился. Это

была школа жизни, школа преодоления трудностей, любых, невзирая на какие-то недостатки, нехватку и так далее.

– **Что тогда Вам запомнилось больше всего?**

– Я начал работать в Пермском авиационном отряде, когда были только самолеты У-2. Когда уезжал с Урала, там уже были самолеты Ту-154, Ил-86 и другие. Это был мой переход от малой авиации, поршневого, к реактивной авиации, затем появилось третье поколение самолетов, четвертое - все это представляло огромный интерес. Мы ходили гордые от того, что пришлось осваивать такую технику. Есть, что вспомнить.

– **Не могли бы Вы рассказать о каких-либо уникальных случаях, происшедших за время Вашей деятельности, связанной с безопасностью полетов?**

– Уникальные случаи действительно были. Это были ситуации, когда мы находили силы и возможности выйти, казалось бы, из безнадежного положения. Все решали наши люди, которым я буду благодарен всегда. Например, возьмем начало 80-х годов, когда начали разрушаться турбины реактивных двигателей Ту-154. После обследования выяснилось, что на них стали образовываться трещины. Решение было принято такое - прекратить полеты. А на самолетах Ту-154 тогда выполнялось более 50% объемов всех работ. Остановить все эти самолеты означало бы практически полностью прекратить перевозки пассажиров, особенно на дальних магистральных линиях. Двигатель, по всем существующим канонам, нужно было снимать, отправлять на завод-изготовитель, менять турбину, пройти опять весь цикл, который вместе с транспортировкой занимал полгода на один двигатель. Выход был найден необычный - мы всю эту работу сделали в ангарах сами. Говорили, что этого делать нельзя, что так невозможно. И все-таки мы это сделали, вопреки всем "но". Провели испытания отремонтированных двигателей на самолетах. Самое интересное, что ни один двигатель не проявил этого дефекта и все отработали однозначно весь положенный ресурс. Люди работали ночами, работали в выходные дни, не взирая ни на что. У некоторых ангаров не было, на улице все делали.

– **Какой это был год?**

– Это были 1982-1983 гг. И это был настоящий энтузиазм, это было то, что называется "болеть за свое дело", чувствовать ответственность за то, что люди не могут улететь, а самолет стоит. Это было у нас в крови. Все знали - надо сделать самолет, чтобы люди смогли улететь. Я бесконечно благодарен этим работникам, которые буквально совершили подвиг. И таких случаев я могу привести вам немало. Мы привыкли работать, хотя, может быть, это и плохо, в безангарных условиях и самые сложнейшие работы выполнять на улице, в дождь, метель, снег, гололед. Был один случай, когда нашим специалистам пришлось менять двигатель на Ту-154 в парижском аэропорту Шарль де Голль. Когда наши люди стали менять двигатель на улице, вокруг собрались французы, как на представление: все инженерные службы смотрели, как так? А когда очень быстро наши ребята заменили двигатель - разда-

лись аплодисменты.

– **Как Вы считаете, что является главной проблемой в решении вопросов безопасности полетов?**

– Одной проблемы не бывает. Безопасность полетов - это такая комплексная проблема, и, только воздействуя на все направления, на все рычаги, можно обеспечить безопасность полетов. Авиационные происшествия редко бывают по какой-то одной причине. Всегда действует совокупность факторов, цепочка. И на каком-то последнем звене она замыкается и происходит авиационное происшествие.

– **Вам удалось за время работы выстроить систему обеспечения безопасности полетов?**

– Были разработаны специальные методики, специальные рекомендации по повышению безопасности полетов. Мы осуществляли государственный надзор за безопасностью полетов. За время существования Госавианадзора СССР безопасность полетов было выше, чем среди всех членов Международной организации гражданской авиации - ИКАО. Это было в период с 1985 г. по 1990 год. Мы этим гордимся.

– **Тот опыт, что был накоплен Вами за проработанное время в гражданской авиации, востребован сегодня или не очень?**

– Бывало по-разному. Чаще всего превалировала экономическая составляющая - нехватка средств на то, чтобы реализовать задуманное. И всегда идет балансировка: "экономика - безопасность", "безопасность - экономика". Сама безопасность полетов стала категорией экономической. Очень правильное выражение. Потому что там, где безопасность полетов на остаточном принципе, где над всем превалирует экономика, конечно, там безопасность полетов очень низкая.

И все-таки опыт, накопленный мной за много лет работы в гражданской авиации, несомненно, востребован. Я имею в виду работу в Международном фонде безопасности полетов. В нем мы обобщали и обобщаем материалы предпосылок авиационных происшествий, рассылаем всем материалы расследований, и дальше - мировые достижения в области безопасности полетов. Мы входим в систему Всемирного фонда безопасности полетов. Все самое ценное из мировой практики мы берем и распространяем среди наших коллективных членов. Это приносит пользу и дает какой-то результат. Конечно, не всегда такой, как хотелось бы. При расследовании авиационных происшествий, когда это дело увидишь, всегда даешь себе внутреннюю клятву - сделать все, чтобы впредь такое не повторилось. Потому что трагедия пострадавших - это и моя трагедия всегда. К сожалению, не все получается так, как хочешь.

– **Какой, на Ваш взгляд, самолет наиболее безопасен?**

– Таким самолетом является Ил-86. 20 лет эксплуатации и ни одного авиационного происшествия. А это говорит о многом. Вот только в Шереметьево произошел несчастный случай, но он еще до конца не расследован и не сделаны выводы. Это очень надежная машина, которая в числе первых имела четырехкратное резервирование каждой системы. Ил-86 - наша гордость, созданная в КБ Ильюшина, которое возглавляет Новожилов Г.В. Это квинтэссенция всех тех достижений гражданской авиации, которые были достигнуты при создании и строительстве тяжелых самолетов. Очень приятно, что этот самолет достиг высокого уровня безопасности.

– **Иногда можно услышать выражение "самолеты мстят нам". Это верно?**

– Оценка безопасности полетов зачастую носит субъективный характер. Когда в газетах пишут, что лопнуло колесо и это авария, забывают, сколько на автомашинах лопается колес. Есть официальная статистика безопасности полетов, фиксирующая состояние дел. Когда сообщается о происшествиях с военными вертолетами или о чем-то подобном, то это не имеет никакого отношения к гражданской авиации. Здесь свои показатели, своя статистика, свои методы оценки уровня безопасности полетов, так же, как это делается в мировой гражданской авиации.

– **Сегодня, оглядываясь назад, Вы о чем-то жалеете?**

– Жалею о том, что многого из намеченного не удалось сделать.