

# Усталый пилот – несчастье пассажира



**Альфред  
Малиновский,**  
вице-президент  
Профсоюза летного  
состава России

*Безопасность жизни пассажиров находится в значительной зависимости от состояния здоровья членов экипажа. Не случайно в 2009 г. в рамках ICAO учрежден Форум по проблеме усталости. Разработана система управления риском усталости (FRMS). По предписанию ICAO, она должна стать стандартом в мировой гражданской авиации в дополнение к ограничениям полетного и рабочего времени и функционировать в сочетании с национальными правилами безопасности полетов.*

Отечественные исследования в области авиационной медицины всегда были весомы в мировом сообществе. Работы ученых ГосНИИ ГА, НИИ авиационно-космической медицины, НИИ медицины труда РАМН стали основой регламентов режима труда и отдыха экипажей ВС, норм полетного и рабочего времени. Все это служило главной цели - безопасности полетов, которая у нас в 1989 г. была выше, чем во многих авиакомпаниях-членах ICAO.

Негативная тенденция последних лет: работодатели увеличивают нормы налета и рабочего времени, желая выжать из летного персонала все возможное. Наруше-

ния законодательства стали массовыми. Годовой налет доходит до 965 часов вместо 800, а рабочее время до 15 часов в сутки. Случались отказы пилотов от выполнения рейса в связи с физической усталостью и, как следствие, невозможностью обеспечить безопасность полета. В 2012 г. зафиксировано 23 случая невыхода экипажей на связь при пролете контрольных пунктов. Неофициальных еще больше. Бортпроводники использовали сервировочные тележки и даже аварийное бортовое оборудование, чтобы достучаться в дверь пилотской кабины, подозревая, что экипаж спит. Были случаи, когда линейные пилоты гибли за штурвалом, буквально. Просто от излишних нагрузок. Нарушения, увы, носят далеко не единичный характер. Полет из Москвы в Шанхай и Гонконг без сменного экипажа – не что иное, как экономия авиакомпании на здоровье пилотов в ущерб безопасности полетов. Чтобы усталость не становилась хронической, законодательством установлено 36 часов рабочего времени в неделю. В Приказ Минтранса России от 21.11.05 № 139 под давлением администраций ведущих авиакомпаний внесли оговорку, что учетный период может быть увеличен до месяца или даже до квартала. Работодатели добились увеличения месячной и годовой норм налета до 90 и 900 часов соответственно, по согласованию с членами экипажей. Никто ничего и ни с кем не согласовывает, конечно. И главным риском является то, что не контролируется и не соблюдается необходимое для восстановления сил время отдыха между рабочим временем. Никто не защищает безопасность, стоя на стороне эксплуатанта, который на деле мутирует в безответственного эксплуататора времен галер. А цепями, и достаточно прочными, служит привязанность пилотов к профес-



сии, неплохая зарплата, зависящая от налета часов и страх перед невостребованностью на земле в случае ухода с летной работы.

Еще в советские времена ГосНИИ ГА провел фундаментальное исследование группы из 1360 пилотов аэропорта Внуково. Их жизненный путь проследили в течение трех (!) десятилетий. В 24-х летней возрастной группе пилотов показатели смертности были в 2 раза ниже, чем у их сверстников нелетных профессий. К 45 годам они сравнялись. К 50-ти – летчики в 1,45 раза превосходили по смертности ту же возрастную группу из других профессий. Биологический возраст летного состава опережает хронологический на 10-15 лет. Еще выше скорость биологического старения у пилотов, дисквалифицированных по состоянию здоровья. В 1997 г. Минздрав и ФАС России утвердили Санитарно-гигиеническую характеристику летного труда, которая обуславливает право пилотов на досрочную повышенную пенсию, дополнительный отпуск, сокращенную рабочую неделю. Исследования, проведенные НИИ медицины труда Академии медицинских наук в 2001 г., подтвердили степень напряженности летного труда как сверхнапряженную. Однако современные





топ-менеджеры с коммерческим опытом и менталитетом одержимы идеей сверхдоходности. Руководители ведущих авиакомпаний в оправдание высоких нагрузок на экипажи заявляют, что исследования устарели, поскольку электроника и автоматика на современных воздушных судах (ВС) облегчила работу пилотов. При этом игнорируется, что на старых типах тяжелых ВС экипаж состоял из пяти человек, а сегодня из двух, а количество индикаторов, требующих контроля, значительно увеличилось.

Профсоюз летного состава России в содружестве с учеными пытается возобновить медицинские исследования, касающиеся в частности и проблем влияния усталости пилотов на безопасность полетов. Но без финансирования это невозможно. Авиакомпаниям же готовы приобрести исследования хоть в подземных переходах, лишь бы доказать, то летать чем больше, тем полезнее.

Недавние споры о поправке в Воздушный кодекс, позволяющей нанимать иностранных пилотов, вызваны всего лишь

желанием эксплуатантов получить конкуренцию в летной среде. Чтобы «за дверями» стояли соискатели, и работающий пилот это знал. Тогда им легко управлять. Можно не давать выходные, нарушать рабочее время, ведь в авиакомпаниях давно ведется двойная бухгалтерия по части его учета.

При этом как в Европе, так и в США обозначилась тенденция на уменьшение максимальных норм налета. Специалисты обеспокоены проблемой усталости, ученые ведут исследования по этой проблеме. Результаты показывают, что усталость пилотов является причиной 20–30% аварий в авиации.

Нет сомнения, что нашим отечественным ученым в области авиационной медицины есть, что внести в общую копилку во имя безопасности полетов и минимизации так называемого «человеческого фактора» в причинах летных происшествий. В настоящее время во многих авиакомпаниях существует неформальная установка, побуждающая летный персонал прикрывать глаза на недостатки в подготовке ВС к полетам. Анализ тяжелых происшествий

ограничивается, как правило, вторичными причинами — неправильными или запоздалыми действиями экипажа. Первопричины — нарушения режима труда и отдыха, недостаточный отдых, хроническая усталость — факторы, определяющие состояние членов экипажа, в выводах комиссий отсутствуют, а виновным посмертно остается экипаж. Истинные виновные, создавшие такую атмосферу и условия, остаются безнаказанными, а причины неустраненными.

В западных авиакомпаниях требовательность экипажей к качеству подготовки самолета и обеспечению полетов приветствуется, нарушения режима труда и отдыха — это ЧП, которые чреватые финансовыми санкциями со стороны страховых компаний, имеющих своих экспертов и агентов по рискам в гражданской авиации, поскольку планка страховых выплат у них в десятки раз выше наших. На повышение страховых выплат нам рассчитывать пока не приходится. А на что мы можем рассчитывать?

Необходимо убрать все, что мешает летному персоналу выполнять его главную роль в длинной цепи участников процесса — это роль последнего контролера работы всего комплекса и исполнителя последнего этапа — полета, в безопасности которого пилот заинтересован более всех. А именно:

- Безотлагательно приступить к внедрению объективных средств контроля за реальным исполнением режима труда и отдыха каждого члена экипажа, установив жесткие санкции к виновникам нарушений режима.
- Осуществить переход от оплаты за налет к фиксированной оплате летного персонала за квалификацию.

Уже только эти меры позволят резко повысить качество работы всего комплекса гражданской авиации. □

