



НОВОСТИ

ПАРТНЕРСТВО БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ
FLIGHT SAFETY FOUNDATION INTERNATIONAL



№ 15 - 11

02 августа 2011 г.

Г-н Эндерс, многолетний президент Всемирного фонда безопасности полетов, в настоящее время президент компании «Эндерс ассошиэйтс интернешнл» ведет активную международную консалтинговую деятельность, является крупнейшим специалистом по авиационной безопасности, техническим средствам, человеческому фактору и управлению воздушным движением, носит высокое звание Почетного президента Партнерства.

Обращение к членам Партнерства «Безопасность полетов»

Уважаемые коллеги,

Новости о катастрофе самолета Ту-134 авиакомпании «РусЭйр» под Петрозаводском очень грустные, и материалы расследования могут подтвердить, что налицо еще один «индикатор» тенденции пренебрежения безопасностью полетов в пользу коммерческих интересов, которая становится обычной в современном мире.



Замена самолета и экипажа в последнюю минуту, чтобы не выбиться из расписания, может быть чревата ошибками и привести к повышенному риску допустить фатальную ошибку. Так это было, или нет, в случае с авиакомпанией «РусЭйр» должно установить расследование авиационного происшествия. Из поступающих сообщений не ясно, был ли знаком сменный экипаж с маршрутом полета и аэродромом назначения.

Тяжелая экономическая ситуация, которая характерна для современной авиации, создает такие условия, когда авиакомпании работают на пределе рентабельности – часто за счет безопасности полетов и пренебрежения правилами. Обеспечить баланс интересов очень трудно, когда на кону стоят выживание перевозчика и сохранение рабочих мест. В начале деятельности Всемирного фонда безопасности полетов один из членов нашего Правления Харольд Харрис, который был президентом южноамериканской компании Pan American Grace Airways, упоминал так называемый «осознанный риск», который присутствует при каждом принятии решения на полет. В те времена такие вопросы решали опытные пилоты, а не бухгалтеры, и хотя аварийность была очень большой, знания, полученные в ходе расследований, увеличивали опыт гражданской авиации, позволяя использовать его в будущем.

Опыт пилотов нового поколения – это еще один фактор, вызывающих озабоченность. Поскольку ушедшие в отставку военные пилоты все реже приходят в гражданские авиакомпании, обучение новых пилотов во многих случаях возлагается на почти не контролируемые и пренебрегающие стандартами частные международные учебные центры, и сейчас трудно быть уверенным в том, что их учебные программы полностью соответствуют таким стандартам. При этом следует подчеркнуть, что хороших летных школ много, но даже если только один нерадивый курсант сможет получить диплом, это создаст серьезные проблемы для безопасности полетов.

У меня вызвало беспокойство неподтвержденное сообщение, что пилот Ту-134 игнорировал команду диспетчера Петрозаводского центра УВД уйти на второй круг.

Прошу передать мои глубокие соболезнования семьям тех, кто погиб в этом трагическом авиационном происшествии.

С искренним уважением,

Почетный президент
Партнерства «Безопасность полетов»
Джек Эндерс