

*Полковник в отставке Анатолий Коробов,
военный лётчик-инструктор 1 класса.*



ПОЧЕМУ БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ «ЗАХРОМАЛА НА ОБЕ НОГИ»?...

То, что в России умеют загубить самое полезное дело или структуру, не знает разве что марсианин. Это у наших чиновников «исторически в крови». Возьмём, к примеру, ЦИБП (Центральная инспекция безопасности полётов) - высокий орган «под крышей Министерства обороны СССР»... Конкретный круг задач и обязанностей – пресекать возможные нарушения правил полётов, расследовать причины аварий и катастроф, анализировать, обобщать, выработать действенные меры их предупреждения.

Но и он своё становление проходил «по Швейку» – сначала всё шло хорошо, затем начал вмешиваться Генеральный штаб. «Спецов» ЦИБП стали привлекать к общим проверкам в составе инспекции МО, загружать их несвойственными функциями. Автору этих строк, в ту пору инспектору политуправления округа ПВО, пришлось работать в составе такой инспекции при проверке Армавирского авиаучилища лётчиков. Было это вскоре после угона МиГ-25 приснопамятным пилотом Беленко. А поскольку он значился выпускником АВВАКУЛ, инспекция приехала с негласным указанием «сравнять училище с землёй».

Тон задавал заместитель начальника инспекции маршала К.Москаленко по ПВО генерал-полковник В.Бобков. А в качестве «катка» определили группу авиаторов ЦИБП во главе с генералом А.Ёлкиным. Квалифицированные специалисты по лётным вопросам буквально «выкручивали руки». Нас, политработников, Ёлкин обязал предельно жёстко анализировать состояние воспита-

тельной работы и воинской дисциплины, а через день, посмотрев оценочные листы за политподготовку, потребовал пересмотреть результаты, добавив двоек. Умудрённые опытом офицеры Главного политуправления безропотно взяли за резинки. Я, как самый молодой, неискушённый и прибывший из войск, отказался оценки исправлять.

- Это почему же? – нахмурил брови Ёлкин.
- Потому что оценки ставил объективно. Обнародовал, затвердил подписью. Потому, что люди «пахали». Полк налетал за год 20 тыс. ч! Не прекращая обучать курсантов, лётчики-инструкторы освоили МиГ-21, когда боевые полки при переучивании освобождаются от основных задач боевой подготовки. Потому что нечестно за одного предателя-негодяя наказывать весь коллектив!...

- Не много ли Вы на себя берете, подполковник?...

Мысленно я уже стал прощаться с инспекцией, представлять, как начальник политуправления округа «делает из меня кишмиш». Но Ёлкин вдруг взял и полетел в Майкоп, в другой полк училища. Прилетев через двое суток, собрал нас вновь.

- Наверное мы «круто взялись». Люди действительно работали на износ - выполнили план, переучились на новую технику, переоборудовали учебно-материальную базу, а сколько построили остального... Училищу в итоге поставили четвёрку. Обошлось. Но факт, что генералов и офицеров ЦИБП вынудили заниматься не своими вопросами и даже втянули в политику, был.

В наши дни негативная тенденция, к сожалению, не только сохранилась, но и усугубилась. Теперь офицеров службы безопасности полётов (СБП) авиации ВС РФ привлекают к работе уже в составе комплексных



групп главкоматов. А это - не дни, а недели, порой и месяцы в отрыве от базы, от основных обязанностей. Познакомимся для убедительности с полем «побочной деятельности» офицера А в 2004 г.:

Январь - «Работа на авиазаводах по проверке деятельности военных представителей». Спрашивается, с какой стати? Ведь это входит в обязанности службы вооружения ВВС?

Февраль - «Работа в КСПн по проверке системы безопасности, организации боевой подготовки и штурманской службы; подготовка акта проверки и итогового доклада». Как видим, своих обязанностей во всём этом - лишь шестая часть...

Март - «Работа в Липецком ЦБПИЛС по оказанию помощи в безопасности полётов при освоении новой (модернизированной) авиатехники». Но позвольте, в центре - своя служба безопасности, есть и служба безопасности полётов ВВС...

Апрель - «Работа в составе инспекции МО РФ по комплексному изучению авиационных вопросов в 4-й ВА».

Июнь - «Работа по оказанию помощи в организации безопасности полётов при проведении авиашоу «Летающие легенды» на аэродроме в Монино». Никого не смущает, что аэродром Монино, как и Кубинка, как и Чкаловский входят в единый аэроузел и зону ответственности 16-й ВА, что в управлении объединения, на каждом аэродроме есть службы и лица, отвечающие за безопасность полётов, есть служба безопасности ВВС - организатора авиашоу. Но всё перепоручают (почему-то) офицеру СБП ВС РФ. Почему он должен выступать в роли «стрелочника» здесь, в Ахтубинске, Липецке и пр.?

Но это далеко не всё. С некоторых пор офицеров СБП стали привлекать в качестве экспертов на расследование причин лётных происшествий. Потребность следственных органов в экспертах при этом - 5-6 человек. Само судебное разбирательство, - и опять офицер СБП. Полковник А.Новоченко почти два месяца «полировал» стул на Дальнем Востоке, отстаивая интересы МО РФ в суде по делу четырёхлетней давности. А свои дела, между тем, стояли.

Но высокопоставленным чиновникам показалось и этого мало. Они «подвесили» теперь офицерам СБП обязанности экспертов в вопросах международной авиационной деятельности. Вы, наверное, обратили внимание, что при освящении обстоятельств лётного происшествия с нашим Су-27 на территории Литвы на экранах три недели мелькал не представитель МИДа, Минтранса, МО или ВВС, а начальник СБП авиации ВС РФ генерал-майор С.Байнетов. Он оказался невольным заложником событий, которых не планировал и не совершал.

Возникает законный вопрос - кто инициатор ломки установленного когда-то круга обязанностей, постановки многих вопросов «с ног на голову»? Откуда это всё? Да всё отсюда же - от некомпетентности, коррупции, кумовства, некачественного подбора кадров



и случайных людей на специфических должностях. Убедительным доказательством этого стало дополнение к тексту «Воздушного кодекса» в виде строки об обязательном расследовании СБП ВС РФ каждого авиационного инцидента, втиснутой в документ каким-то «паркетным шаркуном» в правительстве М.Касьянова. Обратите внимание - не аварии или катастрофы, а именно инцидента! Каковых в бескрайнем небе России ежедневно случается не один и не два, а десятки. Большинство из них, как правило, малозначимые. Никакие обращения в Правительство успеха не имели, а откровенную глупость возвели в ранг закона...

Скромный штат и не менее скромные средства не позволяют руководству СБП даже сугубо свои надзорные и профилактические функции проводить должным образом. Сам явился свидетелем, когда на проверку гарнизона Ржев (штаб соединения, ремзавод, база хранения самолётов, лётно-испытательная станция) отвели чуть более двух суток. «На тот объём, который мне предстоит выполнить здесь, в своё время отводилось 15-17 суток. Теперь - двое, - с горечью произносит инженер И.Кучуков, - формуляры положено тщательно изучать, а времени - столько, что хотя бы их перелистать...».

Если 15 лет назад инспекторы СБП в основном летали самолётами, то теперь, как правило, - «на перекладных». В тот день в пургу, заносы, грозу, когда смерч валил ЛЭП, офицеры из Ржева в Андринополь «тряслись автобусом». После этого выезда старший группы В.Негода слёг в госпиталь. А таких выездов выпадает 10-11 в год. И всё, как правило, в ускоренном ритме, когда оглянуться назад, порой, нет времени.

А специалисту СБП надо ведь не только увидеть, требуется увиденное осмыслить, обобщить, посоветоваться с НИИ, заводами, другими компетентными органами, выдать добротные рекомендации, находясь потом «за пультом», отслеживать выявленные недостатки и замечания, в борьбе с отписками использовать повторные выезды. А ещё необходимо выгадать время для работы над собой, изучением новых образцов техники и средств обеспечения, накопления аналитических материалов... А мы удивляемся, почему же страдает качество упреждающей, профилактической работы?! Да вот, по вышеперечисленным причинам, во многом, тоже, дорогие товарищи!

Никаких льгот, наград и надбавок за свою сверхнормативную деятельность специалисты СБП не получают, так же, как и все годажквартиры, как все мёрзнут в электричках, добираясь до места службы и обратно. Пока СБП, как говорится, «скрипит, но тянет». А что будет дальше?... С годами просторнее в российском небе не станет. Как бы не сдерживали обстоятельства, а коммерческая авиация в воздушное пространство всё равно ворвётся. Обстановка с безопасностью, естественно, обострится.

Как, вы думаете, поступят должностные лица, ответственные за регулировку воздушного движения? Я лично ни секунды не сомневаюсь, что, особо не утруждаясь, кинут очередную «поклажу на телегу» СБП - они к этому привыкли... Никого особо не волнует вопрос, а как при этом, выдержат ли «лошадки», не порвутся ли уже предельно натянутые гужи? Наверное, его себе давным-давно должны были задать те, кто свёл свою государственную деятельность к роли безмозглого «автопогрузчика».

АКО

