



# ПЕРНАТАЯ УГРОЗА-2

## Борьба с птицами — важнейшая проблема безопасности полетов

Любой авиатор ратует за безопасность полетов. Однако, когда доходит до реальных действий, со стороны чиновников от авиации часто наблюдается равнодушие и отсутствие внимания к этой проблеме, как происходит с обеспечением орнитологической безопасности полетов. Аэродромные службы в своей работе вынуждены руководствоваться устаревшими требованиями за 1989 год. А авиакомпании только сейчас начинают задумываться о надлежащих гарантиях по предотвращению столкновений с пернатыми.

Как мы уже отмечали («ВТ», №29) тема обеспечения орнитологической безопасности полетов (ОБП) на воздушном транспорте очень обширна. Главная сложность заключается в том, что для каждого а/п необходим индивидуальный комплекс мероприятий по снижению опасности, исходящей от птиц, и включающий в себя: экологопреобразующие мероприятия, мероприятия оперативного характера, аналитическую работу и организационные мероприятия.

«Комплекс мер должен включать в себя учет и расследование случаев столкновений ВС с птицами, — говорит Сергей Рыжов, научный сотрудник группы авиационной орнитологии Государственного Центра «Безопасность полетов на воздушном транспорте». — Также одной из актуальных задач, стоящих перед отраслью в целом, является необходимость создания современной нормативной базы. В советское время было сделано очень много в этом направлении. Но сегодня дело замедлилось».

Аэропортовые службы в настоящее время вынуждены использовать в своей работе Руководство по орнитологическому обеспечению безопасности полетов за 1989 год (РООП ГА-89). По мнению специалистов, оно уже морально устарело. Налицо отставание нашей нормативно-правовой базы от аналогичной зарубежной. Новые требования должны быть подготовлены с учетом современных социальных, экономических и других аспектов.

Заметим, что специалисты отраслевой группы авиационной орнитологии на протяжении ряда последних лет неоднократно обращались в вышестоящие органы с предложением разработать новые документы, где будут учитываться действующие положения ICAO, которым имеющаяся на сегодняшний день отечественная нормативно-правовая база не соответствует.

Г-н Рыжов считает, что отсутствие какого-либо внимания к проблемам обеспечения ОБП на федеральном уровне чревато впоследствии еще большим отставанием. «Такое нежелание обратить свой взор на мировые тенденции объясняется объективными и субъективными причинами. Во-

первых, страна и отрасль пережили кризис, и это наложило отпечаток на принятие продуктивных решений по многим направлениям деятельности ГА, включая финансирование перспективных разработок. Во-вторых — невнимание к затрагиваемой проблеме со стороны авиавластей, ставшее уже традиционным».

Да, вопрос обеспечения орнитологической безопасности в аэропортах можно считать узким и специфическим, но нельзя отказывать ему в равноправии с другими аспектами обеспечения безопасности полетов. К сожалению, по ранжированию внимания авиавластей страны проблема орнитологического обеспечения безопасности полетов стоит на одном из последних мест. Частично ответственность за это ложится на национальную систему учета столкновений ВС с птицами. С введением в действие Положения о расследовании авиационных происшествий и инцидентов (ПРАПИ-88) в 1988 году наблюдается сокращение регистрации случаев столкновений, не приведших к повреждениям каких-либо частей ВС или к последствиям для полета. Устанавливая правила расследования инцидентов и авиационных происшествий, а также предоставления отчетности по ним, ПРАПИ-88 в то же время практически освободило авиационные предприятия от необходимости регистрировать случаи столкновений с птицами, не проходящие по классификации как инциденты и авиационные происшествия, что нанесло непоправимый ущерб регистрации столкновений и качеству информации в целом. Несмотря на то, что были введены новые Правила образца 1998 года, они страдают тем же пороком. Фактически это копия положений от 1988 года, имеющая лишь то отличие, что теперь инциденты с участием птиц должны расследоваться в обязательном порядке.

В РФ на протяжении последних лет фиксируется 50—70 столкновений в год. И это отнюдь не связано с улучшением орнитологической ситуации в аэропортах. Тренд снижения лежит в том числе в области учета. Вот и складывается неадекватное понимание ситуа-

ции у работников авиации и отраслевых чиновников, способствующее, в свою очередь, формированию неправильного отношения к проблеме обеспечения ОБП.

Отдельным сложным моментом является комплектация аэропортов профессиональными кадрами. Штатные должности специалистов по орнитологическому обеспечению безопасности полетов существуют менее чем в пятнадцати аэропортах России. В остальных — в подавляющем большинстве случаев наблюдается неграмотность работников ГА в данной сфере. Это препятствует использованию на местах опыта, накопленного не только зарубежными, но и отечественными отраслевыми специалистами.

Финансирование тематики практически отсутствует. Так, на НИОКР в области авиационной орнитологии с 1993 по 2006 годы было выделено всего 10 тыс. долл. (естественно в рублевом эквиваленте)... Тогда как в одном только Израиле ежегодно выделяется несколько миллионов долларов!

Что касается российских аэропортов — лидеров по обеспечению ОБП, то, по мнению Сергея Рыжова, это, «Пулково» и «Толмачево»: «В штате питерского аэропорта существует группа из 15 человек во главе с начальником участка авиационной орнитологии Андреем Соколовым, занимающаяся только вопросами ОБП. У них действительно внедрен комплексный подход. Имеются две машины с радиостанциями, несколько вариантов мобильных и стационарных установок

пневматические ружья, сигнальные патроны, пиротехническое средство «Халзан». В настоящее время идет активная подготовка к использованию на летном поле ловчих соколов».

«Позитивным моментом в отечественной практике стало создание (по нашим рекомендациям) в аэропорту «Толмачево» Координационного совета по столкновению с птицами (аналог аэропортового комитета по столкновениям с птицами согласно документации ICAO), — говорит он. — Наряду с наземными службами аэродрома в него входят представители авиа-

компаний, ВВС и территориальных органов власти». «Положительной оценки заслуживает деятельность инженера по авиационной орнитологии Максима Грабовского и администрации этого сибирского аэропорта, — продолжает специалист. — В «Толмачево» грамотно ведется политика по обеспечению ОБП с высоким уровнем организации. Большинство рекомендаций, подготовленных группой авиационной орнитологии, реализованы на практике, а не расписаны по тумбочкам, как это часто бывает... По нашему мнению, создание и функционирование подобных аэропортовых комитетов должно стать нормой для большинства аэропортовых комплексов, имеющих сложную орнитологическую обстановку. Работа подобного комитета позволяет направить взаимоотношения между аэропортом и авиакомпаниями в русло сотрудничества и позитивного развития отношений».

Авиакомпании, анализируя ситуацию и вытряхая из своего кармана раз за разом средства на ремонт ВС, начали понимать беспомощность некоторых аэропортов в вопросах обеспечения ОБП и все чаще стали обращать свой взор на эту проблему. Первопроходцем здесь по праву считается «Аэрофлот», который требует от отечественных и зарубежных аэропортов, принимающих его самолеты, определенного уровня орнитологической безопасности. «С инспекцией по безопасности полетов крупнейшего отечественного авиаперевозчика мы взаимодействуем с конца 90-х годов, — отмечает эксперт. — И можем сказать, что мышление руководства авиакомпаний меняется чрезвычайно долго и тяжело. Показательным стал процесс обращения «Аэрофлота» в арбитражный суд по делу о столкновении Ил-96 со стайей чаек при посадке в а/п «Шереметьево» в 2000 году. Тогда суд вынес решение в пользу авиакомпании. Попытка защиты собственных интересов крупнейшим авиаперевозчиком в суде — это прецедент для национальной практики, который может стать примером для других авиакомпаний. А пассивные в этой сфере авиаперевозчики каждое столкновение с птицей оплачивают дважды (целевыми аэропортовыми сборами за взлет-посадку и выделением средств на ремонт ВС)».

Острое противостояние между «Аэрофлотом» и ОАО МАШ — конечно же, пример негативный. Тем не менее, вынудивший а/п ввести дополнительные штатные единицы в группе орнитологического контроля «Шереметьево».

Отсутствие крайне необходимых в настоящее время управленческих решений и какой бы то ни было взвешенной политики в данной сфере на федеральном уровне провоцирует участников орнитологического обеспечения к подобным радикальным действиям. Дальнейшее промедление чревато осложнением и без того непростой ситуации. Что, в свою очередь, может обернуться негативными последствиями как для а/п и а/к, так и для всей отрасли в целом.

Артём КОРЕНЬКО