БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ
МЕЖДУНАРОДНОЕ КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО

AVIATION SAFETY
INTERNATIONAL CONSULTANCY AND ANALYSIS AGENCY

ИНН/КПП: 7718726627/771801001
Почтовый адрес: 117292, г. Москва, «Консультативно-аналитическое агентство «Безопасность Полетов», а/я 14
Юр. адрес: 107113, г. Москва, пл. Сокольническая, д.4-А, этаж 3, пом IV, комната 11 Г. Телефон: +7 (916) 130-0864, e-mail: mail@aviasafety.ru

Исх. 200220-01
от 20 февраля 2020 г.
на № _____

Министру обороны РФ
Генералу армии
Шойгу С.К.

О серьезном инциденте на гражданском аэродроме г. Усинск 15 ноября 2018 г.

Министру транспорта РФ
Дитриху Е.И.

Уважаемый Сергей Кужугетович, уважаемый Евгений Иванович,

Как Вам известно, 15 ноября 2018 года на гражданском аэродроме г. Усинск произошел серьезный инцидент – посадка четырех самолетов Министерства обороны с боекомплектом на взлетно-посадочную полосу, которую еще не успел освободить приземлившийся перед этим гражданский самолет. Об этом в свое время сообщили средства массовой информации, а не так давно в сети интернет был обнародован радиообмен между экипажами военных самолетов и гражданских воздушных судов и авиадиспетчером, вызвавший волну обсуждения не только среди обывателей, но и среди авиационных профессионалов.

Тогда из-за сложных метеоусловий на военном аэродроме назначения четыре самолета МиГ-31, оснащенных боекомплектом, неожиданно для гражданских диспетчеров запросили срочную посадку с критически малым остатком топлива в аэропорту г. Усинск. Диспетчеру пришлось принимать исключительно сложное и ответственное решение, дав указание гражданскому самолету находиться в разворотном «кармане» и обеспечив максимально возможный уровень безопасности и для пассажиров, и для боевых машин. Благодаря слаженным действиям диспетчерской службы, военных летчиков и гражданских пилотов вероятной трагедии не произошло.

Нам по естественным причинам не известны результаты расследования, проведенного специалистами Министерства обороны; наши комментарии и предложения основываются только на результатах расследования, проведенного гражданской стороной.

Исключительная серьезность происшедшего инцидента подразумевала, на основании Постановления Правительства от 20 ноября 2001 г. №801, проведение расследования высокого уровня с боевыми самолетами с участием Службы безопасности полетов авиации Вооруженных Сил вместе с центральным аппаратом Росавиации и Ространснадзора. Однако этого выполнено не было.

На основании статьи 24.1 Воздушного кодекса РФ, определившей требования ИКАО в качестве стандартов при реализации государственной системы управления безопасностью полетов, к участию в расследовании необходимо было привлекать авиационных психологов. Этого также выполнено не было.

Положения Постановления Правительства РФ «О Единой системе обслуживания воздушного движения» и Указа Президента РФ «О Федеральной системе разведки и контроля воздушного пространства» для осуществления взаимодействия военных и гражданских органов предусматривается наличие единых радиолокационных и навигационных полей. Однако в течение многих лет проблемы отсутствия связи между

ними остаются нерешенными, несмотря на то, что Комитет Совета Федерации по обороне и безопасности неоднократно поднимал вопрос о совершенствовании Федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства Российской Федерации. Отсутствие связи (либо проблемы с ней) не позволили своевременно получить информацию о следовании в Усинск боевых самолетов с критическим остатком топлива, что стало неожиданностью для органов обслуживания воздушного движения.

Учитывая, что данное чрезвычайное событие произошло в сложном арктическом районе, с целью предотвращения подобных инцидентов в будущем предлагаем, уважаемые Сергей Кужугетович и Евгений Николаевич, дать соответствующие поручения об исследовании и решении существующих проблем функционирования Единой системы ОрВД, а также провести дорасследование данного серьёзного инцидента на высоком уровне.

Приложение: анализ ситуации, выполненный известным авиационным психологом Н.В. Якимович

С уважением,

Президент, В.Г. Шелковников
Лауреат Государственной премии СССР
в области безопасности полетов,
Начальник Главного управления воздушным движением МГА СССР (1984-1990)
Председатель Комиссии по регулированию воздушного движения РФ (1993-1996)
Член Междуведомственной комиссии Федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства (1993-1996)

Приложение
к письму 202002-01
от 20 февраля 2020 г.

Авиадиспетчер спас целый город

Якимович Н.В., авиационный психолог, кандидат псих. наук.

Необычная история, которая произошла в аэропорту города Усинска 15 ноября 2018 года, могла «прогреметь» на всю страну в буквальном смысле слова. Но она закончилась благополучно благодаря действиям, которые предпринял молодой (26 лет) авиадиспетчер данного аэропорта. **Имя героя - Плитин Алексей Сергеевич, диспетчер диспетчерского пункта системы посадки (ДПСП).**

Для авиационных психологов анализ произошедшего события интересен с точки зрения резервов человеческой психики, т.к. он дает понимание того, какие стрессовые нагрузки может выдержать мышление человека и не допустить при этом сбоя в работе. А также позволяет оценить роль таких факторов, как молодой возраст и стрессоустойчивость человека, для быстрого поиска правильного решения в экстремальной ситуации.

15 ноября в 8 часов утра диспетчер ДПСП аэропорта города Усинска готовился к приему одного гражданского самолета – Боинг-735 авиакомпании «ЮТэйр». Диспетчера ДПСП никто не проинформировал о том, что в это время 4 военных самолета МиГ-31, выполнив несколько неудачных заходов на военном аэродроме Воркута при видимости 200 метров, направляются с минимальным остатком топлива на вынужденную посадку на гражданский аэродром в Усинск. После чего началась целая череда неблагоприятных (стрессогенных) факторов в работе авиадиспетчера по управлению воздушным движением.

Первый инцидент случился при приземлении ожидаемого Боинга-735. Из-за состояния ВПП, покрытой изморосью, при нижайшем коэффициенте сцепления 0,3 он не смог освободить полосу по рулежной дорожке и остановился в самом конце ВПП. В этот момент у диспетчера ДПСП запрашивает посадку подлетающий к аэродрому Усинска военный МиГ-31. Диспетчер, следуя инструкции, не дает разрешения на посадку в связи с тем, что полоса занята Боингом. Он просит военного летчика уйти на второй круг. Но тот сообщает, что у него очень мало топлива и он не может выполнить этот маневр.

Перед Алексеем Плитиным возникает серьезная проблема: согласно правилам УВД, он не должен разрешать посадку на занятую полосу и несет за это персональную ответственность, но если он не разрешит посадку, тогда военный самолет с боекомплектом всё равно упадет, но только на город, ведь у него практически не осталось топлива. Взвесив по степени опасности два возможных способа решения проблемы, молодой диспетчер проявляет гибкость и смелость мышления - он выбирает менее трагичный исход событий, т.е. вариант с посадкой военного самолета на ВПП.

Но вслед за этим непростым решением начали появляться новые стресс-факторы, причем не менее опасные. Посадку запросили ещё три самолета МиГ-31 из той же пилотируемой группы. Диспетчер дал команду Боингу оперативно освободить полосу и зарулить в карман на полосе. Однако полоса была ещё не полностью свободна, когда диспетчер разрешил посадку МиГ-31, поэтому он особо обращал внимание военного летчика на эту проблему.

После приземления МиГ-31 не было никакой возможности убрать выпущенный парашют, а на подходе были уже следующие три военных самолета, у которых тоже заканчивалось топливо. Все просили срочной посадки. Диспетчер, тем не менее, старался распределить их заходы во времени, чтобы не произошло столкновения самолетов на полосе, хотя этот риск был очень велик. Необходимо отметить, что дело осложнялось ещё и тем обстоятельством, что на полосе оставались парашюты от предыдущих самолетов, которые мешали торможению последующих самолетов.

Алексей Плитин сумел обеспечить благополучную посадку всех 5-ти самолетов в течение 15 минут! За счет чего же ему это удалось, если учесть, что стресс-факторы внезапно всплывали в его работе одним за другим? Чтобы ответить на данный вопрос, необходимо разобраться, перешел ли диспетчер в состояние стресса, который обычно дезорганизует выполнение деятельности, или же он испытывал только повышенное психическое напряжение, которое приводит к мобилизации умственных резервов?

Типичным признаком перехода человека в состояние стресса служит изменение частоты основного тона его голоса и громкости речи. В данном случае в аудиозаписи переговоров диспетчера с воздушными бортами таких изменений не прослеживается. Его голос оставался примерно на одной частоте тона и уровне громкости, не наблюдалось ни заторможенности речи (от страха), ни её излишнего ускорения (от паники). Диспетчер ДПСП не допустил ни одной ошибки при озвучивании курсов захода самолетов, номеров посадочных полос, уровней давления и т.п., он произносил цифры быстро и четко.

Всё это указывает на то, что Алексей Плитин, несмотря на свой малый опыт работы диспетчером (всего 3 года), не впал в стрессовое состояние и не растерялся в экстремальной ситуации. Данный факт можно объяснить его высоким уровнем стрессоустойчивости, т.е. способностью не реагировать излишне эмоционально на происходящие события. Стрессоустойчивость – это врожденное качество человека и зависит от степени реактивности (откликаемости) лимбической системы мозга, которая порождает эмоциональные реакции человека на внешние воздействия.

Стрессоустойчивость определяет надежность человека в опасной ситуации, поэтому она должна обязательно изучаться при профессионально-психологическом отборе авиадиспетчеров и пилотов. **Однако в существующей системе профотбора авиадиспетчеров и пилотов не предусмотрена оценка степени стрессоустойчивости.** Необходимость разработки теста на стрессоустойчивость и включения его в систему профотбора авиадиспетчеров давно назрела. Теперь всё зависит от того, чтобы Росавиация выделила деньги на его создание, верификацию и нормирование. Для этого в Росавиацию направлены предложения от авиационных психологов по модернизации методов профотбора летного и диспетчерского состава. **Мы очень надеемся, что Росавиация включит разработку новых методов профотбора в подготовленную для рассмотрения - Целевую программу по «человеческому фактору».**

Помимо способности сохранять спокойствие в опасной ситуации, авиационному диспетчеру необходимо ещё обладать и очень подвижным мышлением, чтобы быстро просчитывать возможные варианты развития событий. Заметим, что Алексей Плитин, не зная всех особенностей движения военных самолетов в воздухе и на земле, тем не менее, смог так распределить их заходы, чтобы не произошло столкновений на короткой полосе.

Высокую оперативность мышления помог обеспечить диспетчеру его молодой возраст. Дело в том, что наиболее быстрое и гибкое мышление наблюдается в возрасте от 22 до 27 лет, т.к. на данный возраст приходится пик развития всех функций мозга. После достижения пика происходит спад мозговой активности и начинается постепенный процесс старения мозга. При этом падает скорость передачи нервных импульсов от нейрона к нейрону, поэтому замедляются процессы мышления, памяти и моторики. Данный факт говорит о том, что в нестандартной ситуации молодой и неопытный человек может даже быстрее принять правильное (гибкое, креативное) решение, чем его пожилой и опытный коллега, использующий привычные стереотипы. Нередко стресс-факторы буквально выводят из строя лиц старшего возраста, т.к. у них резко повышается давление, сердцебиение, появляется удушье и головная боль. А сильно выраженные вегетативные реакции организма могут вообще закончиться инфарктом или инсультом. Молодой организм, наоборот, оказывается более сдержанным в плане физиологических проявлений стресса. Поэтому молодость диспетчера аэропорта Усинска сыграла здесь положительную роль и предотвратила состояние физической недееспособности от воздействия стресса.

Известны случаи, когда пилоты старшего возраста при попадании в опасную ситуацию не могли понять, что произошло, и применяли неадекватные (неуместные для ситуации) стереотипы действий. А молодые пилоты, наоборот, принимали нестандартные решения и успешно выходили из ситуаций, хотя и нарушали при этом некоторые инструкции по производству полетов.

Что касается вопроса нарушения инструкций, то ФАП № 128 «Подготовка и выполнение полетов в ГА РФ» предусматривает случаи отступления от требований и правил (п. 1.4), когда необходимо предотвратить авиационное происшествие, техногенную катастрофу или гибель людей. Поэтому действия диспетчера Алексея Плитина подпадают под эту норму авиационных правил.

Более того его действия можно признать не только единственно адекватными в сложившейся ситуации, но даже героическими, поскольку в случае иных действий авиадиспетчера на город Усинск могли упасть 4 военных самолета с боекомплектами, что привело бы к большому количеству человеческих жертв. Напомним, что когда один военный летчик отвел свой горящий самолет от города и со взрывом врезался в землю, то люди увековечили его подвиг в песне трогательными словами: «*А город подумал: учения идут!»* **Такой же подвиг совершил и диспетчер Алексей Плитин, когда отвел падение 4-х военных самолетов на город Усинск. Он вполне заслуживает того, чтобы Родина отметила его подвиг государственной наградой!**

P.S. Судя по радиообмену, мужественно вели себя и военные летчики.