

Авиапсихолог объяснил «МК», почему чаще всего самолеты губят сами пилоты

Почему, попав в сложную ситуацию, экипаж совершает нелогичные и странные действия, пилоты путаются в показаниях приборов? Ошибки разбившихся летчиков сотрудники МАК объясняют чаще всего низкой квалификацией, но как раз этот их вывод и вызывает сомнение у психологов.

Какой возраст считается опасным для летчиков? Почему нельзя переучивать штурманов и бортиженеров в пилоты? О чем думает КВС в критической ситуации? Об этом в интервью рассказала авиапсихолог с десятилетним стажем Анна СЕРОВА.

...Пулковский борт 612 вылетел из Анапы в Санкт-Петербург днем 22 августа 2006 года. О сложных метеоусловиях летчиков предупредили заранее — над Донецкой областью образовался атмосферный фронт с грозами и градом.

Командир воздушного судна (КВС) Иван Карагодин пытался обойти грозовые облака сверху. В какой-то момент самолет «подхватило» — и машина устремилась вверх. Два из трех ее двигателей заглохли. Самолет стал снижаться в уже неуправляемом полете. Падение длилось 2,5 минуты. Все это время Карагодин тянул штурвал на себя. Его напарники — сидевший в кресле второго пилота стажер Андрей Ходневич и уступивший ему место Владимир Онищенко — не вмешивались в происходящее. Перед столкновением с землей Ходневич крикнул: «Не убивайте, дяденьки!».

Командир воздушного судна Иван Карагодин считался опытейшим пилотом. Впервые он поднялся в воздух в 1976 году. Налетал за 30 лет более 13 тысяч часов. И в тот роковой полет нарушил едва ли не все пункты летной инструкции.

...Вот некоторые выдержки из отчета МАК о психологическом состоянии погибшего командира судна:

«...стремлении Карагодина к лидерству, самоутверждению, демонстрации своего превосходства... Склонность к браваре и неоправданному риску... Злопамятный, подозрительный, не доверяет людям... В последнее время

пребывал в пессимистическом настроении, мрачных мыслях, утрате жизненной активности и интересов... Склонен к быстрым переходам в дефектные режимы работы психики... В тесте на координацию и способность к упреждающим действиям летчик в последнее время показывал низкий результат... В тесте на реакцию движущегося объекта упустил 18 объектов из 30... Низкие результаты даже по одному из этих тестов свидетельствуют о замедлении сенсомоторных реакций».

«Работа с пилотами сведена на нет»

— В советское время в системе авиации существовали психологические службы. Со временем эта практика сошла на нет», — начала разговор авиапсихолог Анна Серова. — Авиакомпании сами отказались от услуг психологов. Когда я пришла работать в одну авиакомпанию, пилоты не стеснялись в выражениях: «Психолог? Слово такое забудь! У нас таких специалистов уже давно нет и не будет. Нам не надо». В другой компании мне популярно объяснили: «Раньше у нас существовала психологическая служба из 6–8 человек. Потом их всех сократили. И представьте себе, мы не почувствовали никакой разницы».

— У нас нет специальной службы, представители которой отслеживают психологическое состояние пилотов?

— Специалистов в области авиационной психологии у нас в стране ничтожно мало. Ведущие авиационные психологи работали в Институте военно-технической медицины, обслуживали нужды военной авиации и космонавтики. Психологическая подготовка тех летчиков не вызывала ни малейших нареканий. Некоторые работы велись и в Институте гражданской авиации. Сейчас психологическая работа с пилотами сведена на нет. За психологическим состоянием пилотов гражданской авиации не ведется никакого контроля.

— Но ведь летчики проходят медкомиссию, куда входят и психологические тесты.

— Да, они проходят психологические тесты во ВЛЭК (врачебно-летная экспертная комиссия) на восприятие, внимание, IQ, личностные особенности. Специалисты ВЛЭК определяют, какими качествами должны обладать пилоты, чтобы их работа складывалась эффективно. Все это хорошо, но еще необходимо ввести штатную единицу психолога в авиакомпанию. Тогда мы

бы имели полную картину нервно-психического напряжения летчика. Не помешало бы почаще, а не три раза в год, проводить тренинги на умение управлять собственным психологическим состоянием.

— То есть отслеживать личностные перипетии в жизни летчиков, которые могут негативно отразиться на профессиональной деятельности?

— Конечно, ведь личные переживания влияют на работоспособность любого человека. Хотя стоит заметить, летчики отличаются от большинства из нас гораздо большей стрессоустойчивостью. Они эмоционально выносливее любого из нас.

— Если человек хочет стать летчиком, но по натуре он, допустим, трусоват, можно ли его с помощью психологических тренингов избавить от этого недуга?

— К пилотам данная программа неприменима. Трус сам не сядет за штурвал самолета.

— Но большинство пилотов в критических ситуациях не могут скрыть чувство страха?

— Это не страх в том понимании, которое существует у нас с вами. Это ступорные реакции. Как правило, они занимают несколько секунд — и летчики с ними справляются.

— Известны случаи, когда пилоты не справлялись со ступором и бросали штурвал?

— Это нетипичная для летчика ситуация, хотя подобное случалось. Чаще всего пилоты до последнего борются за жизнь.

— Я слышала, что ведется разработка некой компьютерной программы, которая учила бы пилотов быстро распознавать факторы угрозы полета в опасных ситуациях.

— Насколько я знаю, в настоящее время ни в одной российской компании такой компьютерной программы нет. Распознавать факторы угрозы летчиков учат на специальных тренажерах. Но на них отрабатываются в основном навыки по управлению самолетом, а не по распознаванию факторов угрозы полету. Это объясняется дефицитом и дороговизной тренажерного времени.

— Но всякий ли пилот в момент реальной опасности сможет применить навыки, полученные при обучении на тренажерах?

— Для того и существует строгий отбор в эту специальность. Высокая степень надежности человека по скорости реакции — один из ключевых моментов.

— Если у курсанта летного училища низкая скорость реакции, значит, его попросту не допустят до штурвала?

— Конечно. Еще на стадии отбора в летное училище такой абитуриент просто не пройдет психологический тест.

— Любой психически уравновешенный человек может сдать с годами.

— Конечно, в ходе дальнейшей работы пилота его психологические показатели могут ухудшаться в силу возраста, стрессов. Для того и необходимо проводить контроль текущего состояния пилота. Также психологи считают, что летчикам не помешало бы дополнительно заниматься развитием мышления. Нужно больше уделять внимания умению думать и анализировать в стрессовых условиях. Но на эти вещи в летных училищах просто не хватает времени.

— Существуют специальные психологические курсы для пилотов, где повышали бы уровень их подготовки?

— В рамках профессиональной подготовки есть курсы по автоматизации ресурсов экипажа, которые они проходят в обязательном порядке. Там учат, чтобы психологическое состояние человека не становилось помехой в полете. Еще одна тема связана с проблемами общения КВС с экипажем и с наземными службами.

Вообще, ни один человек не застрахован от ошибок. Возможно, условия, в которые был поставлен пилот, «пересилили» его возможности.

— Что это за условия, которые могут «пересилить» возможности летчика?

— Например, накануне выхода в рейс пилот практически не спал. Потому что вернулся с рейса поздно, потом три часа добирался по пробкам домой. Утром он снова собрался и отправился по пробкам на следующий рейс. Мы всегда говорим представителям авиакомпаний, что летчики не должны после рейса садиться за руль. Их должен развозить автобус. Ведь сколько известно случаев, когда пилоты засыпали после рейса за рулем. Это тоже «человеческий фактор». Что касается ошибок — пилоты совершают их в любом случае. Мы всегда учим летчиков: не надо бояться ошибок! Наша задача сделать так, чтобы пилот распознал ошибку и исправил ее.

— Почему гигантский процент авиакатастроф происходит по вине пилотов?

— Авиационное происшествие — это целая цепочка факторов, которая привела или не привела к катастрофе. В летной деятельности много моментов, до которых мы никогда не докопаемся. Например, психологи, работающие с авиакомпаниями, но не имеющие отношения к МАК, никогда не обладают информацией в полном объеме. Зачастую те же производители разбившегося лайнера не позволяют разглашать некоторые детали, касающиеся технической стороны вопроса. Если речь идет об иностранных воздушных судах, то производители имеют право не предоставлять часть информации, оставлять ее закрытой.

— Многое понятно по расшифровке разговоров пилотов в момент катастрофы?

— Расшифровка разговоров в кабине пилота - самое безобидное во всей истории катастрофы. По ней нельзя узнать всю правду, которая нужна специалистам.

«С таким слабым уровнем летной подготовки необязательно употреблять алкоголь»

— 14 сентября 2008 года разбился «Боинг», выполнявший рейс Москва— Пермь. В крови КВС установили факт наличия алкоголя. Что это — «человеческий фактор»?

— Что касается пилотов — с таким слабым уровнем подготовки, который был у них, им необязательно было употреблять алкоголь. Потенциальных источников для ошибок у них существовало огромное количество. Я много общаюсь с пилотами и могу поклясться: нет среди них людей, которые не любят жизнь, которые сознательно «надерутся» и сядут в кабину, понимая, что его ждет. Если вспоминать катастрофу в Перми, то, судя по речевому самописцу, по голосу КВС — человек находился в измененном состоянии сознания. Он пребывал не в себе. Это могло быть связано не только с алкоголем, но и с переутомлением, стрессом, к тому же со вторым пилотом у них существовал определенный конфликт.

— В одной кабине могут оказаться два злейших врага?

— Любой пилот может подойти к руководителю компании и сообщить, что с тем или иным человеком ему летать некомфортно. Этот механизм действует. Но сама система подбора экипажа не работает. Связано это с тем, что

изменилась технология формирования экипажа. Все летают со всеми, никто не тратит времени на проблему формирования экипажа. У нас крупные российские перевозчики ввели компьютерные программы, которые сами по себе комплектуют экипаж. Компьютер просчитывают общий налет двух пилотов, форму их труда и отдыха, отпуска, больничные, опыт — берется масса параметров, на основании которых формируется экипаж. А психологический момент не внесен в программу. Раньше в СССР в авиакомпаниях существовали списки людей — кого с кем нельзя ставить в пару. Но в том случае тоже существовали свои минусы. Например, подобрали в экипаж людей, которые отлично ладят друг с другом. В итоге они летают длительное время, второй пилот привыкает к КВС, и они уже понимают друг друга без слов. Здесь стоит учитывать, что в полете командир выполняет основную функцию. Второй пилот обязан проговаривать моменты, которые исполняет КВС. Если люди знают друг друга много времени, то функция «проговаривания» постепенно сходит на нет. Перед рейсом они уже не обсуждают момент «предполетного планирования рейса» — взлет и посадку, как станут действовать на случай возможных отклонений. А проговаривая эти моменты, пилоты формируют единый план действий. Немало случалось ошибок, связанных именно с тем, что люди слишком долго работали вместе.

— После каждой авиакатастрофы поднимают все данные на пилотов?

— Конечно. Смотрят, где летчики проходили обучение, когда последний раз были на тренажере, в полном объеме или нет они реализовали программу обучения. Можно ведь пройти обучение по сокращенной программе, которая стоит 30 тысяч долларов, а можно по полной — за 50 тысяч. Много зависит от инструкторов, которые обучали пилотов. Кстати, пермских пилотов учили по сокращенной программе за 30 тыс. долларов. Когда они оказались во внештатной ситуации, то должны были, но не смогли включиться в ручное управление самолетом, потому что их этому не научили. Их авиакомпания таким образом «сэкономила».

— Какой возраст оптимален для профессии пилота?

— На мой взгляд, полноценный профессионализм у пилотов наступает после 30 лет. В этом возрасте мозг у человека еще не усыхает. Хотя считается, что безопаснее всего летать с молодыми и пожилыми. Судите сами, те, кто только начал летать, — им еще страшно, они осторожничают, а бывалые пилоты уже везде побывали, они не усложняют себе жизнь лишней раз, например, вряд

ли полетят, если не позволяют метеоусловия. Стоит отметить еще одну деталь — на современных гражданских судах не требуется мгновенной реакции пилота, если произошел сбой системы. Летные инструкторы всегда говорят новичкам: «Если видишь, что сработала сигнализация «пожар двигателя», — не спеши, вызови стюардессу, попроси у нее чашечку кофе и думай». Есть ситуации, когда надо действовать быстро. Но это скорее исключение, чем правило. Так что зачастую у летчиков всегда есть возможность проанализировать ситуацию.

— Как вы думаете, любого пилота можно научить быстро распознавать опасные ситуации? Или есть необучаемые люди?

— Научить можно любого, но решающим фактором здесь остается время. Если человек не справляется с решением задач за указанный отрезок времени, мы можем проверить его на тесты, связанные с памятью и вниманием. Тем, кому перевалило за 40, тяжелее дается этот пункт обучения. Если человек до 45 лет летал на российской технике, ему сложно переучиваться на «Боинги» и «Аэробусы». Например, раньше КВС, управляющий огромным российским лайнером, считался царем на борту. Сейчас статус командира совершенно иной — его работа контролируется вторым пилотом, который имеет право сообщать обо всех его ошибочных действиях. Между КВС и вторым пилотом сегодня должны быть партнерские отношения. К тому же если на российской технике летали бортинженер, радист и штурман, то на современных лайнерах людей этих профессий больше нет. Таким образом, возросла нагрузка на пилотов.

СПРАВКА "МК"

В медицинском центре одной авиакомпании рассказывали, как после курса переобучения на новые типы самолетов — Airbus и Boeing — пять человек умерли, не достигнув 50-летнего возраста. После первых самостоятельных и продолжительных по времени рейсов они получили инсульты и инфаркты. Жены этих пилотов признались, что переучивание их мужьям давалось тяжело, ведь кроме изучения нового типа самолета нужно было научиться вести все переговоры по управлению самолетом в кабине на английском языке. Немолодые уже пилоты после переучивания приходили домой, чувствуя себя выжатыми как лимон.

— Мне возрастные пилоты жаловались, что во время обучения у них происходила колоссальная внутренняя ломка. Находились те, кто не

справлялся с поставленной задачей. И на то есть основания. Например, у нас отсутствуют сборники по эксплуатации «Боинга» и «Аэробуса» на русском языке. Да, сейчас все наши пилоты худо-бедно знают английский, но для глобального понимания управления судном нужно читать инструкцию на родном языке. Например, те же китайцы перевели эти брошюры на свой язык. Наши не стали. Поверьте, значительной части стрессов можно было бы избежать во время переучивания — ведь оттого что человек плохо понимает прочитанное, у него сохраняется легкая внутренняя неуверенность при пилотировании лайнера.

— Правда, что профессия летчика сегодня теряет свою актуальность?

— Да, это так. Сегодня в нашей стране ставка сделана на иностранных пилотов. На мой взгляд, такой подход рано или поздно убьет российскую авиацию. Государство не стимулирует учебные заведения, не выделяет средства на подготовку профессиональных пилотов. У нас те, кто хочет летать, сначала начинают обучение за свой счет на пилота-любителя. Постепенно наращивая уровень подготовки, они доходят до пилота гражданского судна. Но такое обучение стоит приличных денег. Летный час обходится больше 5 тысяч рублей. Мы не найдем достаточного количества людей, готовых платить за свое обучение.

— Пилоты разбившегося в Казани «Боинга», Рустэм Салихов и Виктор Гуцул, стали пилотами уже после выхода на пенсию, наработав стаж, летая в качестве штурмана и бортинженера...

— Это вынужденная мера. После того как в эксплуатацию ввели «Боинги» и «Аэробусы», штурманы и бортинженеры остались не у дел. И что же им делать? Они ведь полжизни отлетали — и никто из них не хочет терять свою работу. Поэтому их отправляют переучиваться на пилотов. Скажу честно, с ними возникает больше всего сложностей в процессе переучивания.

— Правда, что пилотам с гигантским опытом сложнее переучиваться на современные лайнеры?

— Пилоты-инструкторы отмечают, что молодые ребята быстрее осваивают и понимают высокоавтоматизированную технику, чем опытные пилоты в возрасте. Но вчерашние выпускники летных училищ проигрывают в опыте старшим товарищам. Знание техники и умение летать — хорошо в комплексе. Кстати, раньше выпускник летного училища не мог сразу попасть на

крупный пассажирский лайнер. Существовала четкая преемственность. Сначала нужно было полетать, допустим, на Ан-2 несколько лет, затем перейти на более крупный самолет. Также количество перевозимых им пассажиров возрастало постепенно. Не менее 5 лет должно миновать, чтобы пилот сделал переход с одного судна на другое.

— Сейчас как?

— Выпускников училища сразу принимают в авиакомпаниях, переучивают на гражданские суда — и достаточно быстро они садятся за штурвал «Аэробуса» и «Боинга». Где им еще работать, как не в гражданской авиации? Существует давно отработанная практика — все крупные российские авиакомпании заключают договоры с летными училищами, преимущественно с Ульяновским. Сотрудники авиакомпании заранее отбирают себе молодых пилотов. Когда ребята заканчивают училище, то приходят в данную компанию, где вскоре становятся вторыми пилотами.

Психолог — первый враг летчика

— Определение «невысокая надежность КВС» означает, что летчик может попрощаться с профессией?

— Такую фразу можно встретить в заключении психолога применительно к определенной ситуации. Но такая оценка деятельности летчика имеет рекомендательный характер. Только психологи ВЛЭК имеют право не допустить пилота до штурвала.

— Почему летчики не доверяют психологам?

— Уровень недоверия со стороны летного состава к психологам колоссальный. У нас уходит много времени, чтобы установить контакт с пилотами. Но все наши рекомендации — с кем ставить того или иного пилота в пару, отправлять ли человека на дополнительное обучение или нет — носят формальный характер. Основное решение остается за руководством компании.

— После авиакатастрофы в Казани заговорили о липовых дипломах, которые выдают летчикам...

— Существует возможность получения будущими пилотами «за деньги» документов после непродолжительной подготовки в частных авиационных учебных центрах. Пару лет назад я присутствовала на одном семинаре по обучению авиационных специалистов. Официальным советником

правительства по вопросам авиационной отрасли было озвучено решение кадрового вопроса в авиации через привлечение всех желающих пройти переобучение в пилоты за собственные деньги. Но мой вопрос: «Не опасен ли приход в профессию профнепригодных кандидатов?» — я получила ответ: «Опасностей нет, поскольку подобная практика существует во всем мире». На мой взгляд, это опасное решение. Таким образом любой человек, имеющий деньги, может реализовать свою мечту стать пилотом. А психологические и биологические способности и возможности человека уже отойдут на второй план.

— То есть наряду с инструкторами огромную роль играют психологи в воспитании грамотного пилота?

— Могу засвидетельствовать, что все крупные российские перевозчики и многие региональные заинтересованы в привлечении психологов для решения практических задач. Но для того чтобы эти решения были грамотными, нам необходимо провести практические исследования. Например, нужны тренажеры, которые будут отданы под нужды изучения психологами особенностей поведения наших пилотов на этих тренажерах. Но, к сожалению, нет какого-то централизованного управления процессом изучения проблем, связанных с «человеческим фактором», в отечественной гражданской авиации. Поэтому ситуация с кадрами в отечественной ГА будет ухудшаться в ближайшие 10 лет. Поскольку большая часть пилотов, обеспечивающих профессиональную надежность в настоящий момент, приблизится к пенсионному возрасту. Приход иностранных пилотов позволит кому-то из перевозчиков временно заткнуть кадровую дырку, но принципиально не решит вопрос. Уверена, что на сегодняшний день ситуация еще не критическая, но завтра уже может стать таковой.