ЧОРНАЕ РЭХА СІНАЯ

Дзесяць дзён таму адбылася самая буйная па колькасці ахвяр авіякатастрофа ў гісторыі расійскай авіяцыі. 31 кастрычніка ўвесь свет узрушыла жудаснае паведамленне: праз 23 хвіліны пасля ўзлёту з аэрапорта егіпецкага курорта Шарм-эш-Шэйх пацярпеў крушэнне самалёт Airbus A321, загінулі ўсе, хто знаходзіўся на борце, — 217 пасажыраў (у тым ліку 25 дзяцей) і 7 членаў экіпажа. Паветранае судна належала авіякампаніі «Кагалымавія», якая працавала пад брэндам MetroJet і выконвала чартарны рэйс 7K9268 у Санкт-Пецярбург. Трагедыя ў небе над Сінайскім паўвостравам па-ранейшаму сярод асноўных навін сусветных інфармацыйных агенцтваў. Мноства версій, выступленняў аналітыкаў, аналіз прычын і, галоўнае, пошук эфектыўных шляхоў, каб пазбегнуць такога ў далейшым. Праўда, пытанняў пакуль больш, чым адказаў.

ПЕРАПОЎНЕНЫЯ НЯБЁСЫ

Як трапна сказаў адзін з аналітыкаў, нябёсы цяпер перапоўненыя. У сэнсе, паветраны трафік з цягам часу становіцца ўсё больш ажыўленым. Дастаткова хаця б зазірнуць на адзін з сайтаў з віртуальнымі радарамі, каб на свае вочы пабачыць колькасць самалётаў, якія рухаюцца ў гэты момант. Уявіце: адначасова па ўсім свеце 250 тысяч авіяпасажыраў знаходзяцца ў паветры, што адпавядае, напрыклад, колькасці насельніцтва Ісландыі. І гэтая ўнушальная лічба паступова павялічваецца. Сусветная грамадзянская авіяцыя насуперак прагнозам скептыкаў працягвае дэманстраваць упэўнены рост. Паводле ацэнак экспертаў, у мінулым годзе лік авіяпасажыраў у свеце вырас на 5 працэнтаў — да 3,3 мільярда чалавек. Міжнародны пасажырапаток павялічыўся на 6,1%, ёмістасць самалётаў узрасла на 6,4%, а загрузка рэйсаў зменшылася да 79,2%.

Калі летась сумарны чысты прыбытак авіякампаній склаў 16,4 мільярда долараў, то сёлета прагназуецца, што гэты паказчык наблізіцца да рэкордных $29,3 млрд. Прынамсі, такі прагноз улетку зрабіла Міжнародная асацыяцыя паветранага транспарту (IATA). Аптымізм экспертаў IATA грунтаваўся на шэрагу аб'ектыўных фактараў. Сярод іх — паляпшэнне глабальных эканамічных перспектыў, рэкордныя паказчыкі загружанасці рэйсаў авіяперавозчыкаў, нізкая цана на паліва.

Больш за палову сукупнага чыстага прыбытку сусветных авіякампаній прыпадае на долю паўночнаамерыканскіх перавозчыкаў — 15,7 мільярда долараў. Іх маржа больш чым удвая перавысіць аналагічныя паказчыкі адпаведных кампаній Азіяцка-Ціхаакіянскага рэгіёна і Еўропы. «Для авіякампаній гэты год будзе пазітыўным, — перакананы генеральны дырэктар IATA Тоні Тайлар. — Сярэдні паказчык загружанасці рэйсаў авіяперавозчыкаў сёлета, верагодна, дасягне рэкордных 80,2 працэнта. У сярэднім авіякампаніі будуць зарабляць 8,27 долара з кожнага перавезенага пасажыра. Нягледзячы на вельмі складанае эканамічнае становішча, перавозчыкі паспяхова нарошчваюць эфектыўнасць свайго бізнесу».

Расійскія кампаніі — не выключэнне. Сёлета ў студзені—верасні аб'ём пасажырскіх перавозак узрос на 0,7% у параўнанні з аналагічным перыядам мінулага года і дасягнуў 73 млн 459 тысяч пасажыраў. За 9 месяцаў бягучага года на ўнутраных лініях было перавезена 41,16 мільёна чалавек — на 16,1% больш, чым за такі ж час летась. У верасні расійскія авіякампаніі абслужылі 9 млн 518 тысяч пасажыраў — рост у параўнанні з такім жа перыядам мінулага года склаў 3%. На ўнутраных паветраных лініях аб'ёмы пасажырапатоку павялічыліся на 22,2% — да 5,46 мільёна пасажыраў.

ФАТАЛЬНАЯ ПАМЫЛКА

Зразумела, галоўны фактар пры выбары любога перавозчыка — бяспека. А пасля ўжо хуткасць, зручнасць, узровень сэрвісу. Ад належнай бяспекі наўпрост залежыць галоўнае — жыццё пасажыра. Адсюль, дарэчы, і выбар на карысць пэўнага віду транспарту. У гэтым плане паветраны — адзін з найбольш бяспечных. Прынамсі, па статыстыцы. У свеце ў год здзяйсняецца 33 мільёны рэйсаў. Летась у 21 авіякатастрофе загінулі 990 чалавек (без уліку малой авіяцыі). Атрымліваецца, што рызыка перамяшчэння на самалётах сярод усіх відаў транспарту адна з мінімальных.

Чаму тут адбываюцца надзвычайныя здарэнні? Статыстыка найбуйнейшых авіякатастроф свету за 1974-2015 гады сведчыць аб тым, што асноўная прычына трагедый у паветры — чалавечы фактар (памылка экіпажа ці дыспетчара). Самая страшная авіякатастрофа з удзелам двух авіялайнераў адбылася ў 1977 годзе на Канарскіх астравах — пры спробе ўзлёту ў аэрапорце Тэнерыфе Boeing-747 галандскай авіякампаніі KLM у тумане ўрэзаўся ў Boeing-747 авіякампаніі PanAm. У выніку загінула 578 чалавек. Сутыкненне авіялайнераў адбылося праз моўны бар'ер: галандскія лётчыкі дрэнна разумелі каманды дыспетчара, які гаварыў па-англійску з іспанскім акцэнтам...

У 1985 годзе адбылася авіякатастрофа, якая лічыцца рэкордам па ліку пасажыраў, загінулых пры падзенні аднаго самалёта на працягу апошніх 40 гадоў. На борце пацярпелага крушэнне японскага Boeing-747 знаходзіліся 524 чалавекі, з якіх выратаваліся толькі чацвёра. Прычына авіякатастрофы — няякасны рамонт.

ТРЫВОЖНЫ ПАЎВОСТРАЎ

Цяпер што датычыцца расійскага Airbus A321 і месца катастрофы. Тут зноў паўстала тэма Сінайскага паўвострава і сітуацыі вакол яго. Паспрабуем разабрацца. Баевікі «Ісламскай дзяржавы» неаднойчы заяўлялі: у катастрофе расійскага самалёта вінаваты джыхадысты з групоўкі «Вілает Сінай» («Правінцыя Сінай»). Напярэдадні Прэзідэнт Егіпта Абдул-Фатах Халіл Ас-Сісі завіў у інтэрв'ю Бі-бі-сі, што сітуацыя на Сінайскім паўвостраве знаходзіцца пад поўным кантролем цэнтральных улад. Што ж насамрэч адбываецца на паўвостраве, які за апошнія чатыры гады з буфернай зоны паміж Ізраілем і Егіптам ператварыўся ў зону магутнай нестабільнасці?

Як вядома, у 1979 годзе гэтыя краіны падпісалі пагадненне, па якім Сінайскі паўвостраў, што вяртаецца Егіпту пасля ізраільскай акупацыі, будзе падзелены (па вертыкалі) на чатыры часткі. У першай, самай заходняй зоне, Егіпет мае права трымаць мотапяхотную дывізію агульнай колькасцю ў 20 тысяч чалавек. У наступнай паласе размяшчаюцца чатыры батальёны памежных войскаў, якія падтрымліваюць бяспеку сумесна з мясцовай паліцыяй. Далей да ўсходу егіпецкая прысутнасць ужо зусім не дазволена. Падтрыманнем адноснага міру ў гэтых абласцях займаецца міжнародны вайсковы кантынгент, куды ўваходзяць прадстаўнікі 12 краін, у тым ліку ЗША, Канады і Новай Зеландыі, а таксама Егіпта і Ізраіля. І, нарэшце, чацвёртая вертыкаль уяўляе вузкую палоску зямлі ўжо на тэрыторыі Ізраіля, дзе ён можа трымаць да 4 пяхотных батальёнаў.

Адначасова з афіцыйнай вайсковай мазаікай, як адзначаюць спецыялісты, фактычна Сінайскі паўвостраў падзелены яшчэ на тры зоны, але ўжо па гарызанталі. Найперш Паўднёвы Сінай: менавіта там знаходзяцца ўсе курорты, у тым ліку і Шарм-эш-Шэйх. Гэта адносна багаты, моцна ўмацаваны рэгіён, які Егіпет лічыць для сябе стратэгічна найбольш важным. Сярэдні Сінай малазаселены, ён большменш кантралюецца егіпецкімі сіламі бяспекі і вайскоўцамі. Асноўную яго частку займае пустэльнае плато ат-Ціх. Самы праблемны Паўночны Сінай. Зона вакол гарадоў Эр-Арыш, Рафах і Шэйх-Зувейд на мяжы з Ізраілем практычна не кантралюецца егіпецкімі ўладамі. Пры гэтым правінцыя Паўночны Сінай гістарычна мела і працягвае адыгрываць важную ролю, з'яўляючыся па сутнасці першай лініяй абароны пры ўзнікненні напружанасці з усходу.

Статыстыка найбуйнейшых авіякатастроф свету за 1974-2015 гады сведчыць аб тым, што асноўная прычына трагедый у паветры — чалавечы фактар (памылка экіпажа ці дыспетчара).

На думку аналітыкаў, на рост уплыву ісламісцкіх груповак на Сінайскім паўвостраве паўплывалі некалькі фактараў. Сярод іх — геаграфічная і этнічная аддаленасць рэгіёна. Адасобленасць сінайскіх бедуінскіх плямёнаў тлумачыцца яшчэ і тым, што Каір не здолеў належным чынам вырашыць сацыяльна-эканамічныя праблемы насельніцтва паўвострава. Адсюль і росквіт кантрабанды, і радыкалізацыя.

Самай актыўнай і шырокай групоўкай з'яўляецца так званы «Вілает Сінай», раней вядомы як «Абаронцы Іерусаліма», якія год таму згуртаваліся з «Ісламскай дзяржавай». Баевікі ажыццявілі замах на міністра ўнутраных спраў Егіпта Махамеда Ібрагіма Мустафу ў верасні 2013 года, падарвалі штаб-кватэру сіл бяспекі ў горадзе Мансура ў дэльце Ніла ў снежні 2013-га, у студзені 2014-га яны амаль адначасна ўзарвалі бомбу ў Каіры і збілі егіпецкі ваенны верталёт каля горада Шэйх-Зувейд на поўначы Сіная. У кастрычніку 2014 года ў у тым жа Шэйх-Зувейдзе падарвалася смяротніца, у выніку чаго было забіта каля 30 чалавек. Сёлета ў кастрычніку групоўка заявіла пра сваё дачыненне да катастрофы расійскага самалёта...

Перспектывы ўрэгулявання становішча на Сінаі даволі няпэўныя. Большасць аналітыкаў згодна з тым, што крызісная сітуацыя, якая тут склалася, будзе працягвацца датуль, пакуль урад Егіпта не зменіць свайго стаўлення да праблем карэннага насельніцтва паўвострава.

БЯСПЕКА — ПЕРШ ЗА ЎСЁ

Камісія па расследаванні крушэння расійскага самалёта Airbus A321 на Сінайскім паўвостраве апублікавала папярэдні аналіз даных бартавых самапісцаў лайнера, аб гэтым паведамляецца на афіцыйным сайце Міждзяржаўнага авіяцыйнага камітэта (МАК). «Праведзены папярэдні аналіз інфармацыі бартавых

параметрычнага (FDR) і гукавога (CVR) рэгістратараў», — адзначаецца ў паведамленні.

Устаноўлена, што параметрычны рэгістратар перастаў запісваць даныя падчас набору вышыні на адзнацы 9400 метраў. Да гэтага моманту палёт праходзіў у штатным рэжыме, а інфармацыі пра адмовы сістэм і агрэгатаў авіялайнера зарэгістравана не было.

Апроч таго, камісія правяла папярэдняе праслухоўванне інфармацыі гукавога рэгістратара, але гэтыя даныя абнародаваны не былі.

На месцы крушэння A321 працягваецца збор і агляд абломкаў самалёта. Апроч прадстаўнікоў Егіпта і Расіі, высвятленнем прычын трагедыі заняты эксперты з Францыі (галоўнага акцыянера канцэрна Airbus), Германіі (самалёт быў выпушчаны на заводзе ў Гамбургу) і Ірландыі (машына належала ірландскай лізінгавай кампаніі і праходзіла там апошні тэхагляд).

Днямі кіраўнік камісіі па расследаванні з егіпецкага боку Айман аль-Мукаддам паведаміў, што на апошняй секундзе запісу гукавога самапісца з кабіны пілотаў самалёта A321 чуваць шум. Спецыялізаваныя лабараторыі ўстановяць прыроду запісанага «чорнай скрыняй» шуму. Кіраўнік камісіі адзначыў, што раскідванне абломкаў лайнера на вялікай плошчы сведчыць пра разбурэнне самалёта ў паветры. Пакуль агляд фрагментаў не дазваляе ўстанавіць яго прычыну.

Трэба радыкальна вырашыць праблемы бяспекі палётаў, так лічаць дэпутаты расійскай Дзярждумы. На рынку пасажырскіх авіяперавозак варта дазволіць працаваць толькі тым кампаніям, у якіх кантрольны пакет акцый належыць дзяржаве. Такім чынам, як мяркуюць заканадаўцы, стаўка ў перавозках будзе рабіцца ў першую чаргу на бяспеку пасажыраў, а не на атрыманне прыбытку.

Мікалай ЛІТВІНАЎ.
litvinov@zviazda.by