

# МИНИСТЕРСТВО НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ

Строго секретно!

Екз. № 1

ДО  
ПЪРВИЯ СЕКРЕТАР НА ЦК НА БКП И  
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА ДЪРЖАВНИЯ СЪВЕТ  
ДР. Т. ЖИВКОВ

## ДОКЛАДНА ЗАПИСКА

от

ген.-полк. Димитър Стоянов, министър на вътрешните работи

Относно: Допуснати сериозни слабости в дейността на  
СО "БГА - Балкан", влияещи отрицателно върху  
безопасността на полетите

В изпълнение решенията на ЦК на БКП и правителството Българската гражданска авиация постигна през последните години значителни успехи в своята дейност. Въведена е в експлоатация най-съвременна съветска летателна техника, разшириха се вътрешните и международните линии и чартърните полети, нараства непрекъснато превозът на товари и пътници до различни части на света. С усвояването на предвидените по плана нови крупни капитални вложения възможностите в това отношение ще нараснат още повече.

Наред с това в дейността на "БГА-Балкан" съществуват някои сериозни слабости и нерешени въпроси, които в своята съвокупност се отразяват отрицателно преди всичко върху безопасността на полетите. Последните катастрофи с наши самолети - на 2.XII.1977 г., на 16 и 23.III.т.г са показателни в това отношение. Тревожното е, че тези катастрофи не са изключение, а предприетите мерки за тяхното ограничаване и недопускане не са достатъчно ефективни. Само за времето от 1971 г. до сега при тежки самолетни катастрофи са убити 242 пътници и обслужващ персонал, 51 са ранени, унищожени са 10 летателни машини и са нанесени огромни материални щети на народното стопанство. Още по-тежко е положението в Селскостопанската авиация, където за последните 12 години са допуснати 346 произшествия, при които са унищожени 86 летателни средства на стойност около 9 млн. валутни лева и са загинали 35 човека.

За отбелязване е, че аварийността в Българската гражданска авиация е по-голяма в сравнение с други авиокомпании и това започва да влияе неблагоприятно върху авторитета и дейността на същата.

Основните причини за тези неблагоприятния в "БГА- Балкан" се свеждат към следното:

1. Не е създадена стройна и надеждна организация, изключваща възникването на "случайни" аварии и произшествия в летателната дейност. Особена опасност за сигурността на полетите представлява несвоевременното

отстраняване на възникнали дефекти в процеса на експлоатацията на самолетната материална част. Има случаи на непълно и некачествено изпълнение на задължителни операции, при техническото обслужване на самолетите, което създава реални предпоставки за летателни произшествия и катастрофи.

2. Допуска се даването на указания за някои полети, които са в нарушение на нормите и изискванията за тяхната безопасност. През миналата година например ръководството на БГА разрешаваше нашите самолети да достигат до района над Бенгази без достатъчно гориво за навигационен запас при евентуално кацане на друго резервно летище, което по същество доведе до катастрофата на нашия самолет - Ту- 154 в Либия. Извършват се нарушения на установените трасета по указание на ръководството с цел реализиране на икономии, което води до създаване на реална заплаха за сигурността на въздушното движение, какъвто беше случаят при провеждането на първия етап от акцията за извозване на богомолци от Либия за Джеда през м. ноември 1977 г. Това даде повод някои да заговорят за "пиратски" полети на авиационна компания "Балкан". В същото време се допускат, макар и в отделни случаи, опасни сблизения на наши и чужди граждански самолети, което застрашава сигурността на въздушното движение над НРБ.

3. Допуска се нарушаване на някои елементарни принципи при планиране на полетите. За "по-доходните" полети се предвиждат обикновено пилотите-ръководители на дадено звено, авиоотряд, обединен транспортен авиоотряд, генерална дирекция и т.н. Известни са редица случаи на подмяна на цели екипажи или на отделни техни членове без уважителни причини и то непосредствено преди изпълнение на планирания полет, за да се включат в тях други в "западните" рейсове, при които се заплаща по-висока командировка в конвертируема валута. Тези нарушения сериозно затрудняват летателния състав в предполетната му подготовка и психическата му нагласа за конкретен полет.

4. Негативно влияят върху безопасността на полетите и случаите на удължен работен ден на екипажите, както и постоянните размествания на отделните им членове, което пречи на тяхното сработване и влошава индивидуалната работа сред летателния състав. Основателна тревога буди и решението екипажите на самолетите ТУ-134 и ТУ-154 да се намалят с по един член за сметка на бордните радисти, което се мотивира с тенденциите в световната практика за преминаване към директен радиообмен между пилотите и земните служби за ръководство на въздушното движение. Това обаче не е съобразено с различното ниво на професионалната и езикова подготовка на нашите пилоти, което не може да не оказва влияние върху ефективността на действията им при аварийна обстановка, по време на полет.

5. Наред с някои положителни резултати в областта на кадровата политика, налице е сериозно изоставане в приемствеността на поколенията и подготовката на летателния състав. Основната му част е над средната възраст. Набирани главно из средите на пенсионираните се военни летци или от съкратените и уволнените пилоти с различни качества, възможности и ниво на професионална подготовка, което се отразява неблагоприятно върху сигурността на полетите. Това важи с пълна сила и за летателния състав от Селскостопанската авиация. Сериозни недостатъци съществуват в подбора и издигането на летците и ръководните кадри, като често пъти личните предпочитания надделяват пред реалните качества на кандидатите. Преподготовката, която се провежда с летателния състав в учебния център на

БГА не е на необходимото ниво. Малко се използват висшите учебни заведения на Министерството на гражданската авиация на СССР.

6. Сериозно отражение върху състоянието на безопасността на полетите дават някои негативни страни в стила и метода на работа, дисциплината и търсенето на отговорност за точното и качествено изпълнение на провежданите задачи. В БГА се вземат редица правилни решения, но много от тях остават на книга поради липса на стройна организация и ефикасен контрол за тяхното изпълнение. Стремехът на генералния директор да се занимава едновременно с всички възникнали въпроси, го лишава практически от възможността да отделя достатъчно време за разрешаването на най-главните проблеми. Това лишава от творческа инициатива и разгръщане възможностите на другите ръководни кадри, обезличава ги и ги подтиква към презастраховка. За съжаление тук е нарушено и единството между административно–стопанското и партийно ръководство, което все още не е напълно изживяно независимо от оказаната помощ от отдела на ЦК и Министерството на транспорта. Има увлечение и на ръководния състав към "западни" рейсове с цел получаване на допълнително възнаграждение в конвертируема валута, което раздвоява тяхното внимание и ги лишава от възможността за пълноценна управленческа дейност. Занижена е и ролята на Държавната въздухоплавателна инспекция към Министерството на транспорта. Инспекторите към същата, водени от лични интереси, пренебрегват задълженията си като контролни органи и често се включват в единни екипажи с летците на "Балкан" за задгранични командировки, което ги обвързва и принуждава към компромиси. Това е една от причините за незадоволителната работа по изясняване на предпоставките за произшествия. Не се прави задълбочен анализ с оценка и изводи след всяка катастрофа, не се търси партийна, служебна и материална отговорност от виновниците за допуснатите грешки и слабости, независимо от тяхното служебно положение.

7. Съществуват някои нерешени проблеми и недостатъци и по охраната и режима на летищата, които са предпоставка за нарушения, свързани непосредствено с безопасността на полетите. Не са окончателно реконструирани приемните в летищата в София, Варна и Бургас и не са обезпечени с необходимите съоръжения и техника за проверка на пътниците и багажите. Такава техника е необходима и за проверка на товарите.

За създаването на сигурно и безопасно движение по нашите въздушни линии е необходимо да се вземат от съответните компетентни органи неотложни и ефикасни мерки за отстраняване на съществуващите слабости. Целесъобразно ще бъде във връзка с това да се обсъдят такива въпроси като:

- Привличането към ръководството на БГА съветник-специалист или група специалисти от Гражданската авиация на Съветския съюз за оказване на непосредствена помощ по организацията на работата, техническото обслужване и експлоатацията на летателната техника;

- Създаването на специализирани учебни заведения в НРБ за гражданската и селскостопанската авиация:

- Подобряване на режима и охраната на летищата и създаване на необходимата организация по обработката на товарите и багажите и проверката на пътниците, като ведомствената милиция премине под ръководството на държавната милиция ;

- Укрепване административно-стопанското и партийно ръководство на БГА - "Балкан" и подобряване на функционалното разпределение на правата и

задълженията между звената в управленческата и контролната дейност.

Рег. № И-852 / 6.V.1978г.

МИНИСТЪР: (подпис)