

НЕБО – УДЕЛ НЕ ИЗБРАННЫХ, НО ИЗБИРАЕМЫХ?

Целесообразно ли увольнять летчиков во время кадрового голода в авиационной отрасли? Чтобы понять, кто прав, а кто виноват, мы решили разобраться в конфликте авиакомпании с командиром ВС Ил-96-300, продолжателем династии летчиков в своей семье Сергеем Кнышовым, уволенным 5 марта 2012 г. и восстановленным на работе решением суда лишь недавно.

Начало противостояния

Сергей Кнышов пришел в «Аэрофлот» в 2008 г. уже опытным пилотом – 10 лет летал в «горячие точки». Уже в 27 лет он стал командиром ВС Ил-76. В «Аэрофлоте» только два года он отлетал вторым пилотом на Ил-96-300 и практически сразу стал командиром воздушного судна. Тогда в свои 35 лет Сергей был одним из самых молодых командиров этого самолета.

Стоит отметить, что его отец – Герой РФ, летчик Анатолий Кнышов испытывал в числе других воздушных судов и Ил-96-300, на котором летал Сергей. Именно поэтому потомственный покоритель воздушного пространства (кстати, единственный пилот в России, летающий на самолете, который испытывал его отец) и не стал пересаживаться на другие типы ВС, несмотря на то, что руководство авиакомпании неоднократно предоставляло такую возможность. Сергей Кнышов продолжал работать на Ил-96-300 и благополучно проходить регулярные переаттестации, подтверждение чего есть в его летной книжке. Однако со временем он начал все отчетливее осознавать, что его понимание того, как должен осуществляться рабочий процесс в авиационной сфере, кардинально расходится с происходящим в «Аэрофлоте». Конфликт с руководством назревал буквально с каждым днем.

– Меня просто раздражало, что люди, имеющие мизерное отношение к авиации и толком ничего о ней не знающие, определяли внутренний распорядок жизни пилотов, диспетчеров, стюардесс, решали, какие самолеты нужно закупать, пытались внести коррективы в сроки обучения будущих летчиков, – негодуя, вспоминает Сергей Кнышов.

Не желая с этим мириться, летчик начал открыто высказывать свое мнение в различных СМИ, писать письма в министерства и ведомства, указывая на все существующие нарушения – переналеты, сокращение отпусков, неравномерное распределение полетов и т.д. Кроме того, он просил разобраться, почему «Аэрофлот» берет в лизинг именно иностранные воздушные суда, не поддерживая тем самым отечественное авиастроение.

Через некоторое время претензии возникли уже у руководства «Аэрофлота». «Отличник» Кнышов

внезапно скатился до «двоечника», раз за разом «проваливая» испытания летных знаний и навыков. Причем ранее он сдавал те же экзамены без каких-либо проблем, демонстрируя отличные результаты. Тогда же, по словам Сергея, его начали отстранять от полетов, соответственно, это сразу отразилось на заработной плате.

На 15 апреля 2011 г. Сергею была назначена очередная проверка на тренажерах.

– Он приехал с опозданием, прошел подготовку и уехал, так и не пройдя проверку, – позже рассказал корреспонденту «Человек и закон» Анатолий Якимчук, главный пилот ОАО «Аэрофлот». – Пришлось звонить и вызывать его. Кнышов, вернувшись, прошел проверку, однако, он захотел поговорить со своим руководителем, командиром летного отряда Ил-96 Константином Мешковым.

Судя по словам Анатолия Якимчука, именно этот диалог стал отправной точкой на пути больших неприятностей. При свидетелях состоялся очень жесткий разговор, который едва не перерос в драку. Сергей Кнышов обвинил руководителя в предвзятости, после чего, по словам Константина Мешкова, преследовал его на машине, заявление о чем всерьез испугавшийся командир летного отряда отнес в полицию. Однако Сергей уверяет: такой ситуации не было, а заявление Мешкова – не более чем ложь, очередной повод убрать его из «Аэрофлота». В подтверждение своих слов он демонстрирует заключение полиции о том, что в возбуждении дела Мешкову было отказано. И, конечно же, после этих событий Сергея вновь отстранили от полетов и направили на внеплановую врачебно-летную экспертную комиссию (ВЛЭК) для проверки у психиатра.

Сергей понимал незаконность этого решения: он уже прошел ВЛЭК вполне успешно и еще на год был освобожден от нее, поэтому не без оснований продолжал игнорировать требование руководства. Неправомомерность решения подтвердили и Государственная инспекция по труду г. Москвы, и Росавиация. При этом каждый день неявки на комиссию оборачивался для Кнышова записью «прогул». Так продолжалось до конца мая 2011 г.

Казнить нельзя помиловать

На 26 декабря 2011 г. была назначена проверка уже на тренажерах, обязательная для прохождения летчиками дважды в год. Из документов следует, что Кнышов снова опоздал, а когда появился, «показал недостаточный уровень теоретических знаний, из десятка заданных вопросов получены два положительных ответа» (в распоряжении редакции имеется лист с оценками по тренировке и проверке на тренажере пилота Кнышова – прим. авт.). Экзаменатором опального летчика был пилот-инструктор Борис Налимов. Как мужчина признался впоследствии на одном из судебных заседаний, он, мягко говоря, Кнышова недолюбливал, и тот отвечал ему взаимностью. Перед лицом Фемиды Сергей заявил, что документация была оформлена неправильно. Данный экзамен не предполагал сдачу теории, но именно из-за

якобы незнания теории, Кнышова не допустили тогда к испытанию на тренажерах.

Как следствие – очередное отстранение от полетов. После обвинений пилота в предвзятости экзаменаторов на следующую проверку 20 января 2012 г. собралась целая комиссия. Однако, как следует из протокола заседания рабочей группы ВКК ГА ФАВТ при ОАО «Аэрофлот» от 31 января 2012 г., очередная попытка сдать теорию, предшествующую испытанию на тренажерах, закончилась провалом, после чего Сергей Кнышов начал вести себя агрессивно.

На этот раз встал ребром вопрос об увольнении не в меру активного летчика и погашении квалификационной отметки «Командир ВС Ил-96-300» в его свидетельстве линейного пилота.



Сергей Кнышов

Конфликт фактов

Итак, в колоде фактов, о которых стало известно корреспонденту «Человек и закон», козырей у Сергея было вполне достаточно. И хотя пасьянс, разложенный руководителями «Аэрофлота», вышел не в пользу Кнышова, вопрос, а была ли это честная игра и не остались ли важные карты перетасованными с остальными и до времени благополучно забытыми, остался открытым.

16 февраля 2012 г. Сергей должен был готовиться к проверке на тренажерах. По словам представителей «Аэрофлота», он не появился, и ему засчитали прогул более 4-х часов. В то же время известно, что работать он должен был с 9 до 13 часов, т.е. ровно 4 часа. Кроме того, в первоначальном графике не было указаний, до которого часа должен длиться его рабочий день.

– Появление на рабочем месте фиксируется визуально, – пояснил корреспонденту «Человек и закон» Константин Мешков. – Если бы Сергей Кнышов появился, его бы обязательно увидел кто-нибудь.

Как заявил на одном из судебных заседаний Борис Налимов, он в этот день видел Кнышова, правда, только около 15 часов, когда тот сидел в «инструкторской». В то же время, Константин Мешков утверждает, что летчика в тот день не видел со-

всем. Однако досконально известно, что 16 февраля Сергей Кнышов на работе был: он подал 2 заявления и забрал свою летную книжку.

Тем не менее, этот день пополнил календарь «прогулов» опального летчика и стал, что называется, последней каплей. Уволили Сергея 5 марта 2012 г., причем в этот самый день летчик находился на больничном с сыном (с 1 по 7 марта), страдающим астмой, чему есть документальное подтверждение. Но, по словам Сергея, его бывшие работодатели сомневались в подлинности больничного.

По сути, одним из основных аргументов выступления юристов «Аэрофлота» в суде, где Сергей Кнышов выступал с иском против действий «Аэрофлота», было то, что добросовестные сотрудники работают в тандеме с руководством. В то же время, как показала практика, посмевающие высказать свое недовольство сразу же обрастают слоем недочетов, проступков и претензий, и автоматически заносятся в черный список, пусть даже долгие годы до этого работали, не имея нареканий. Сергей уверен, что его уволили совсем не из-за прогулов или отрицательных результатов на проверках, а из-за его активных выступлений в прессе с критикой руководства.

Его не хотели брать в «Аэрофлот»

Как рассказал корреспонденту «Человек и закон» Анатолий Якимчук, он изначально не был рад перспективе сотрудничества с Кнышовым.

– До «Аэрофлота» он работал в КД-Авиа и был уволен по ст. 81 ч.6 ТК РФ «однократное грубое нарушение работником трудовых обязанностей». Причем с ними он не судился: там коммерческая структура, а мы полугосударственные, – вспоминает Якимчук.

Стоит отметить, что и Якимчук, и Мешков при каждом разговоре с корреспондентом «Человек и закон» вспоминали о факте увольнения Кнышова с предыдущего места работы, не забывая добавлять к этому, что уж очень часто Сергей менял место работы. Уволенный летчик этого не отрицает, поясняя, что действительно 8 раз менял работу. Однако происходило это из-за того, что времена были не самые простые, часто случались задержки по зарплате. Вот и в КД-Авиа ему задолжали заработную плату, поэтому он и перестал ходить на работу. Увольнение не заставило себя ждать.

По словам непосредственных руководителей Сергея Кнышова, все проблемы с ним начались после

его повышения. Он перестал готовиться к полетам и проверкам, а для «Аэрофлота» главное – безопасность полетов. Поэтому его и отстраняли. Видимо, Сергей вдруг из отличного пилота превратился в сотрудника, создающего угрозу для пассажиров...

– Когда он в командировку шел, он прошел подготовку, сдал все на «пятерки», его допустили летать командиром, – вспоминает Мешков. – А за следующую проверку я ему поставил «четверку» – были замечания. Но «четверка» – проходная оценка, получив которую, человек допускается к полетам. Это был первый год его работы в звании командира. Потом он опять сдавал на «пятерки». А дальше перестал заниматься. Я такого работника никому не пожелаю.

– Произошла полная деградация человека, – подхватывает Анатолий Якимчук. – Он был абсолютно уверен, что раз нам нужен летный состав, мы его не уволим. Однако это глубокое заблуждение не только его, но и всех, кто так думает. Если ты не отвечаешь стандартным требованиям – свободен. Учи, а потом будешь летать.

Пугающие символы и кулачная правда

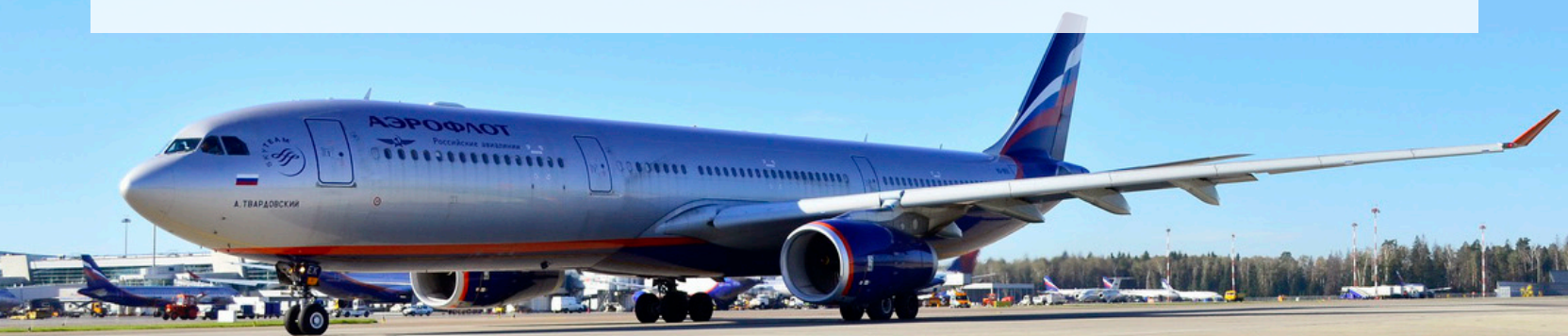
По словам экс-руководителей Сергея Кнышова, еще одна из основных черт их бывшего подчиненного, с которым они теперь встречались в судах по разные стороны баррикады – несдержанность. Якобы поэтому его и направляли на ВЛЭК. В одном из судебных заседаний, когда Сергей пытался доказать необоснованность его отстранений и, соответственно, занижение оплаты его труда за этот период, адвокат «Аэрофлота» во всеуслышание предъявил железный, по его мнению, аргумент, свидетельствующий о неадекватности Кнышова.

– В одном из приказов Кнышов даже символы какие-то нарисовал, что характеризует его как неуравновешенного человека, – с серьезным видом доказывал свою правду адвокат. – Звез-

дочки, кружочки, рожицы, улыбочки...

Корреспондент «Человек и закон» держала в руках этот самый спорный приказ с таинственными «символами», напугавшими адвоката «Аэрофлота». Оказалось, что Сергей поставил рядом со своей подписью под приказом... «смайлик» в знак своего с ним несогласия!

– К Сергею никто не придирался и претензии к нему были не как к человеку, а как к командиру воздушного судна, – утверждает главный пилот Анатолий Якимчук. – Как человек, он может быть каким угодно, но специалистом он должен быть отменным, по крайней мере, подпадающим под наши стандарты «Аэрофлота».



В борьбе за патриотизм

Слушая размышления Анатолия Якимчука на тему стандартов, невольно начинаешь задумываться о том, что, видимо, Сергей нарушил и какие-то другие стандарты, о которых не принято говорить вслух. Такого же мнения придерживается первичная профсоюзная организация летного отряда Ил-96-300 ОАО «Аэрофлот», в знак несогласия с беспочвенным, по мнению членов профсоюза, увольнением Кнышова высказавшаяся в письме к гендиректору ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии» Виталию Савельеву.

С вопросом, почему в российской авиакомпании берутся в лизинг именно самолеты иностранного производства, летчик-патриот Сергей Кнышов еще до своего увольнения обращался к Президенту РФ Владимиру Путину, Премьер-министру РФ Дмитрию Медведеву, лидеру политической партии «Справедливая Россия» Сергею Миронову, к прежнему министру транспорта Игорю Левитину, в Росавиацию, в Московскую региональную прокуратуру по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте и т.д. Ведь, по словам Сергея, в одном только «Аэрофлоте» было порядка 115 самолетов. Из них 9 самолетов «Суперджет» (где 85% комплектующих закупается за рубежом), 6 - Ил-96, а все остальные – иностранные.

– «Аэрофлот» наполовину государственная компания! Вы можете представить, чтобы в иностранной компании летали Ту, Ил и Як? – не скрывает своего возмущения Сергей.

Из Министерства транспорта он получал ответы на свои запросы, в которых ему разъясняли, почему в отечественные авиакомпании закупаются иностранные суда. Из письма от 2010 г. следует,

что «...для выполнения плана летной подготовки в 2009 г. приобретено около 30 единиц воздушных судов зарубежного производства как более надежных, экономичных и имеющих большой межремонтный ресурс».

Мнение по поводу большей надежности и экономичности иностранных судов Сергей не разделяет. Он также говорит о том, что на российских самолетах летают по остаточному принципу – пилоты, имеющие проблемы с английским языком, или те, что в годах. Все руководство, по словам Сергея, летает на иностранных судах.

– Пока я работал в «Аэрофлоте» на Ил-96, я делал все, чтобы этот самолет летал. А сейчас что? Генеральный директор Виталий Савельев порезал все самолеты, которые еще могли летать, попил все. У американцев самолеты никакие не пилятся, они все стоят зачехленные. У нас с приходом Савельева Ту-154 – порядка 20 самолетов, нормальных, которым еще по 15-20 лет летать, – в печь на переплавку. Вместо того, чтобы поставить их на внутренние рейсы с нормальными ценами. Только мы в прессе начали об этом говорить, «гильотину» убрали. Осталось 6 самолетов Ил-96, остальные все распилены. Мы видим у этих руководителей одну цель – получение прибыли, сверхприбыли любыми способами.

А главное, по мнению Сергея Кнышова, что практически во всех катастрофах виноватым остается летчик. Он отметил, что не утверждает о полной невиновности пилотов, но виноват в основном не человеческий фактор, а неправильное руководство, когда во главу угла ставится не безопасность, а выгода.

«Увольнение Кнышова Сергея Анатольевича может быть связано с его общественной деятельностью, поскольку работодатель пытается уволить работника с прямым нарушением законодательства РФ. Кнышов Сергей Анатольевич является активным сторонником недопущения полного развала отечественной авиапромышленности, отстаивает свою позицию в государственных органах власти и средствах массовой информации, зачастую выступая с резкой критикой сложившейся ситуации с обеспечением безопасности полетов и неразумного использования парка Российских самолетов и его уничтожения, борется за обеспечение законных прав летного состава. В период с июля 2010 г. по настоящее время в центральных печатных СМИ был опубликован ряд нашумевших статей и интервью с участием Кнышова С.А., а также несколько резонансных телепередач... После выхода публикаций и телевизионных репортажей с участием Кнышова С.А. руководство ОАО «Аэрофлот» в лице и.о. командира ЛО ВС Ил 96-300 Мешкова К.Н., заместителя директора департамента – главного пилота ОАО «Аэрофлот» Якимчука А.П., заместителя генерального директора ОАО «Аэрофлот» Чалика А.П. заняло позицию, направленную на дискредитацию Кнышова С.А., а также предприняло неоднократные незаконные попытки по увольнению Кнышова С.А.».

(из выступления стороны защиты Кнышова С.А. на суде)

Последний гвоздь в карьере – телефонный звонок?

На вопрос, не проще ли уйти в другую компанию, чем бороться с ветряными мельницами, Сергей разводит руками: никуда не берут. С легкой руки руководства «Аэрофлота» летчик со стажем оказался в «черном списке». Хотя даже восстановившись в должности, заниматься любимым делом, работая вместе с недавними «противниками», – задача трудновыполнимая.

– У меня 2 высших образования, 8 типов воздушных судов освоено, и я всю жизнь в этой профессии. А решает все Савельев. Более того, я скажу, он все компании обзвонил – меня на работу не берут ни в одну. Он увольняет пилотов с опытом, и при этом в СМИ говорит, что работать некому, – поясняет Сергей.

В одном из номеров журнала в материале «Черная полоса быва-

ет взлетной» речь шла о том, что Виталий Савельев действительно заявлял в СМИ о черных списках пилотов.

– Совсем недавно «Аэрофлот» опять поднял этот вопрос, что необходимо создать черный список или просто сайт, чтобы все заинтересованные люди видели, кто из нас является действительно пилотом, чтобы не было проходимцев, – рассказал корреспонденту «Человек и закон» Анатолий Якимчук. – Этим должна была заняться Росавиация, чтобы на сайте был записан каждый специалист, связанный с летной деятельностью. Пока, если мы расстанемся с человеком по той или иной причине, мы можем только перезванивать друзьям в других авиакомпаниях. Если будет такой сайт Росавиации, то можно сказать, что карьере того или иного горе-специалиста наступит конец.



Анатолий Якимчук

19 октября 2012 г. Сергей Кнышов выиграл суд по иску о восстановлении на работе в ОАО «Аэрофлот» и выплате денежной компенсации. Неизвестно, что сыграло решающую роль и склонило чашу весов Фемиды на сторону уволенного летчика. Возможно, то, что на одном из последних заседаний появился свидетель в пользу Сергея – его бывший коллега Валерий Пимошенко. Он видел Сергея в этот день на работе и рассказал об этом на судебном заседании. Возможно, повлияла убедительность доказательств со стороны истца. Возможно, и то, что прокурор согласился с этими самыми доказательствами. Прокурор сделал заключение, из которого следовало, что рабочий день Сергея Кнышова начинался по графику с 9 утра, но время его окончания неизвестно, а уточненный план-наряд (в котором было указано это время) не был надлежащим образом доведен до Сергея, по крайней мере, суду такие доказательства предоставлены не были. Кроме того, из графика не ясно, где должен был находиться и заниматься Сергей в этот день. Доказать отсутствие или присутствие летчика на работе не

представляется возможным, ведь время работы нигде не фиксируется, а акт об отсутствии не содержал сведений о том, когда он был составлен, и когда именно Сергея не было на работе.

Ну а решающим фактором стало то, что Сергей был уволен во время нахождения на больничном по уходу за ребенком. Судья принял решение в пользу истца и признал незаконным приказ об увольнении Сергея Кнышова с работы. Кроме того, Сергей получит зарплату за вынужденный прогул и компенсацию морального вреда. Кроме того, «Аэрофлот» должен восстановить Сергея на работе и выплатить ему компенсацию незамедлительно.

Однако история продолжается. 29 октября 2012 г. на Сергея подал заявление в полицию уже Борис Налимов, в котором просил привлечь его за угрозы в свой адрес. Эти факты также не нашли подтверждения и дело не завели, но Сергей уверен, что это только начало.

Александра Алякина