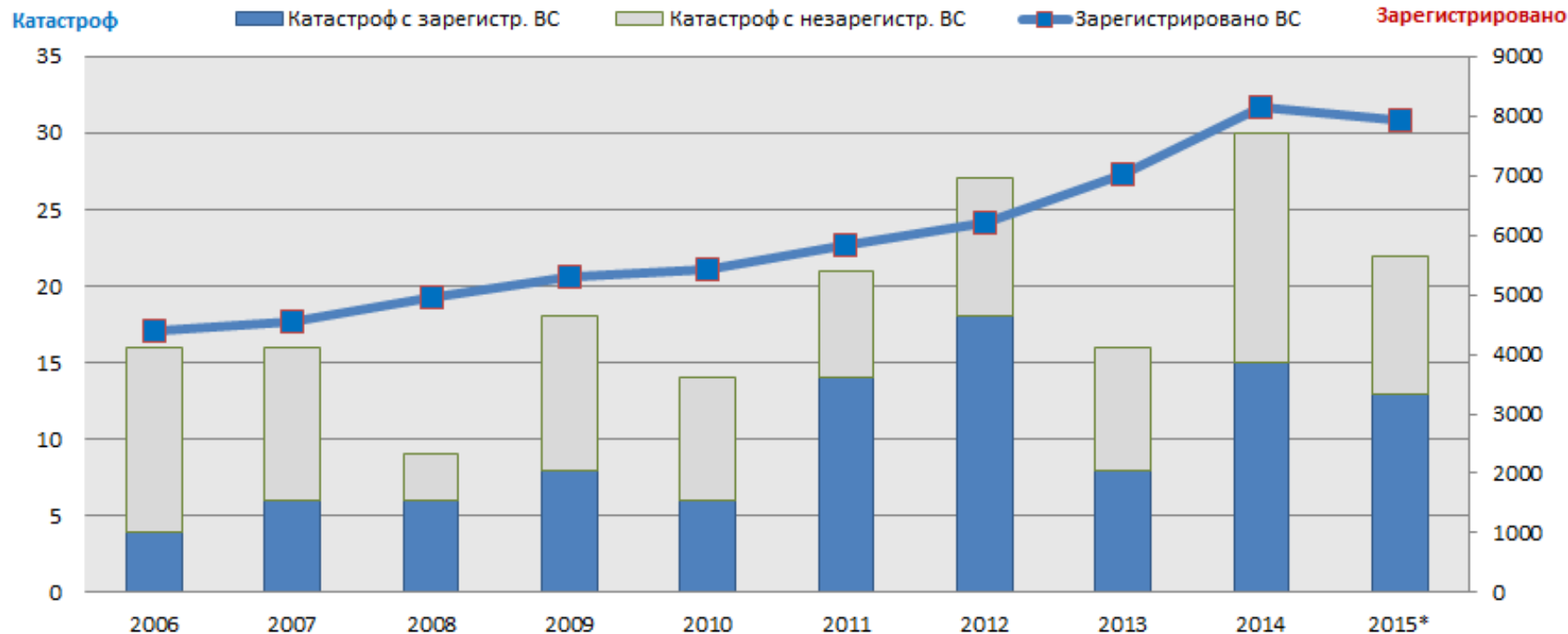


**О вопросах анализа причин  
авиационных происшествий в  
АОН и выработки мер по их  
предотвращению**

16 ноября 2015

# Количество катастроф в АОН и количество зарегистрированных ВС



\* 2015 год - данные на 11.11.2015

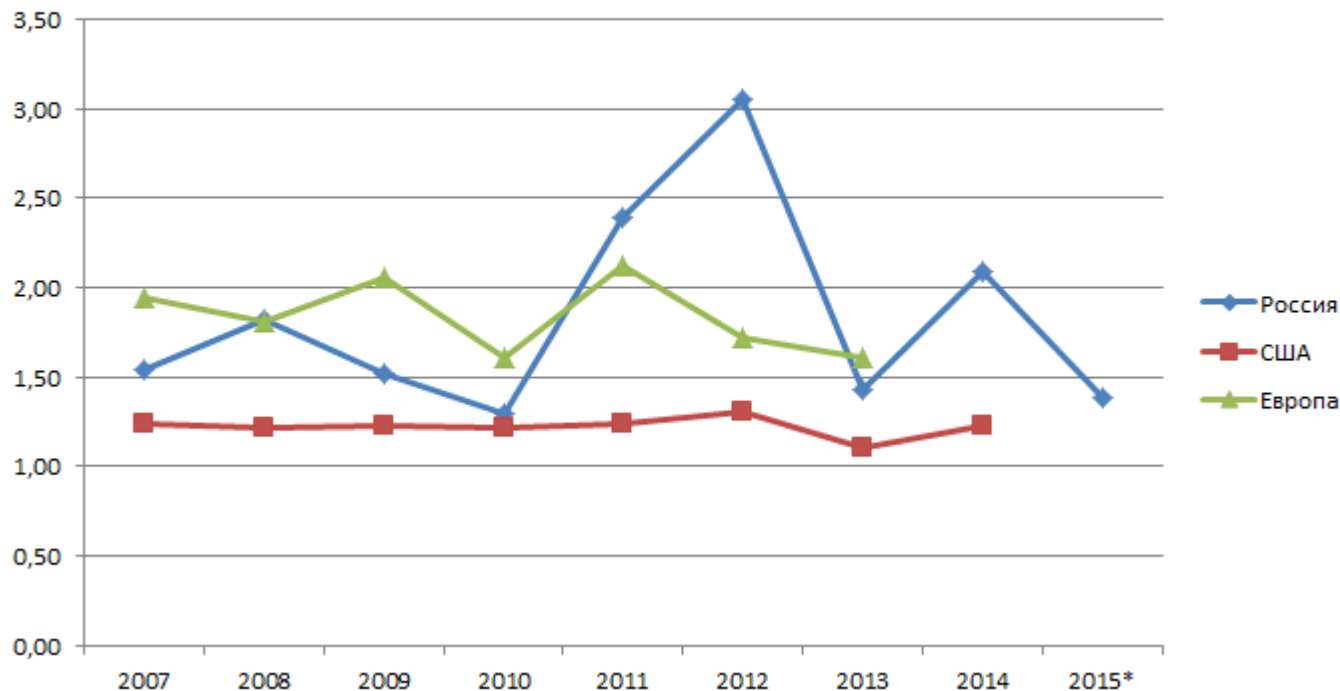
Данные МАК, ФАВТ, АОПА-Россия

# УРОВЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ АОН

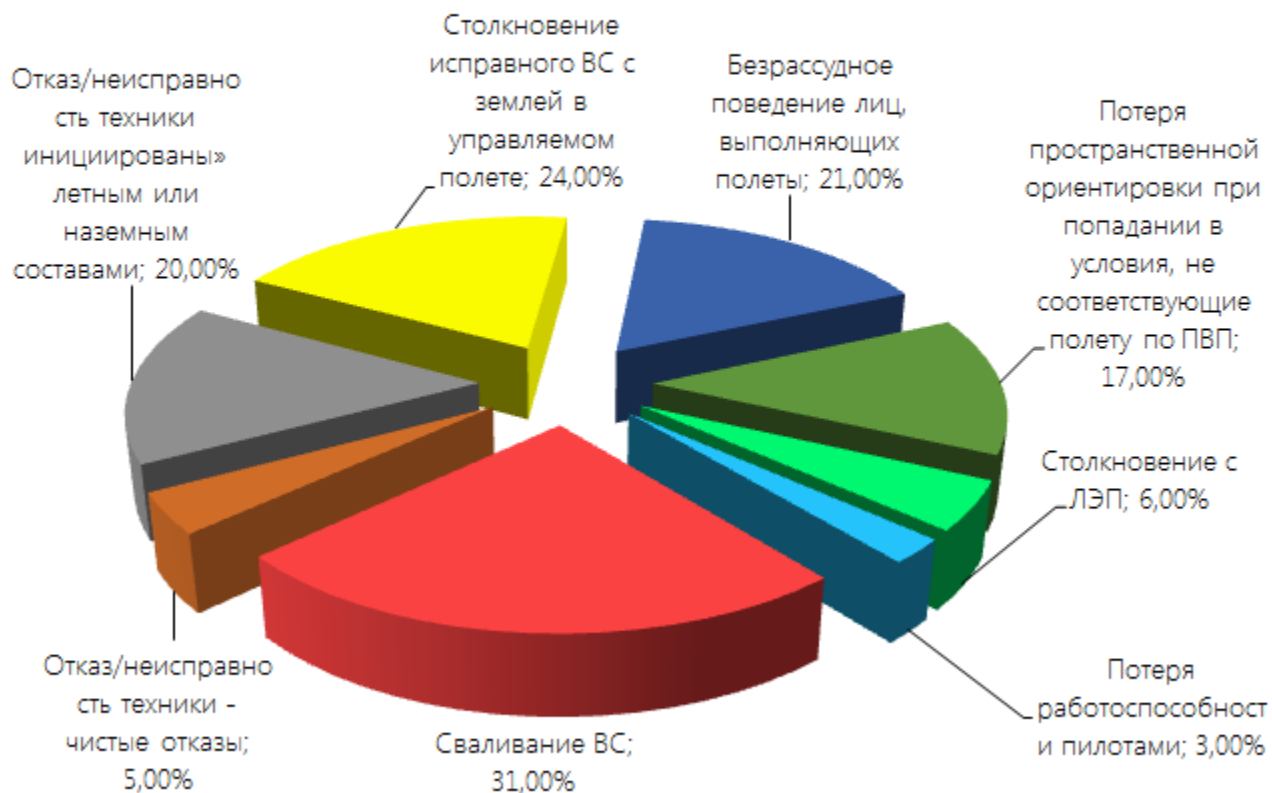
- Неполная информация (сокрытие) по АПБЧЖ и практически отсутствует информация об инцидентах
  - Наказательный характер реагирования на донесения об АП
    - Необходим механизм освобождения от ответственности при добровольном и своевременном сообщении о событии (не имеющем уголовной составляющей, ущерба третьим лицам и совершенном впервые)
- Оценка по абсолютным показателям недостоверна
  - Требуются данные для вычисления относительных показателей
    - Налёт в часах
    - Публикация реестра

# Относительные показатели БП в АОН

Количество катастроф в АОН на 1000  
зарегистрированных лёгких воздушных судов



## Распределение факторов аварийности



# СВАЛИВАНИЕ

- 31% всех АП с самолётами – сваливание
- Не уникальна для России – лидирующая причина в других странах
- ФАП-147 предусматривает тренировку на сваливание при первоначальной подготовке
- Переподготовка и периодическая проверка – не содержит требований по проверке навыков по предотвращению, распознаванию и выводу из сваливания

Предложения:

- Привести программы подготовки в соответствие с требованиями ФАП-147
- Детализировать процедуры двух-годичных проверок, включив в них проверку навыков по предотвращению, распознаванию и выводу из сваливания.
- Также считаем необходимым реализовать ранее принятые решения Комиссии по внедрению института экзаменаторов.

# Столкновения исправного ВС с землей или препятствием в управляемом полёте (CFIT)

- 24% случаев.
- Происходит как при попадании в приборные метеоусловия, так и в хорошую погоду

Предложения:

- Собрать и опубликовать данные об искусственных препятствиях района 1 ИКАО
- Завершить развертывание и ввод в эксплуатацию в авиации Системы Дифференциальной Коррекции и Мониторинга (СДКМ) для обеспечения заходов на посадку по приборам с вертикальным наведением на необорудованные электронными средствами посадки аэродромы и посадочные площадки
- Провести маркировку ЛЭП дневными маркерами.

# ПОПАДАНИЕ В ПРИБОРНЫЕ УСЛОВИЯ

- ФАП-147 предусматривает налёт по приборам при первоначальной подготовке
  - Переподготовка и периодическая проверка – не содержит требований по проверке навыков
- Недостатки в метеообеспечении
  - Прекращен свободный доступ к данным с метеорадаров

Предложения:

- Привести программы подготовки в соответствие с ФАП-147
- Детализировать процедуры двух-годичных проверок, включив в них проверку навыков по умению пилотировать ВС по приборам и навыков выхода из приборных метеоусловий
- Открыть данные метеорадаров
  - Разработать и внедрить каналы доставки метеоинформации на борт ВС



# НЕРАЗУМНОЕ ПОВЕДЕНИЕ

- Пропаганда культуры безопасности полетов
  - Проведение регулярных семинаров по БП
  - Формирование института инструкторов/экзаменаторов
- Система добровольных сообщений

# Воздушное законодательство и правоприменение

- Несовершенство воздушного законодательства и недостатки в правоприменении
  - снижает безопасность полётов изъятием финансовых и временных ресурсов
  - провоцируют пилотов и владельцев воздушных судов к уходу из правового поля

# Правоприменение

Ненадлежащее исполнение процедур при:

- государственной регистрации гражданских воздушных судов и регистрации прав на воздушные суда
- выдаче свидетельств авиационного персонала
- выдаче документов (сертификации) АУЦ
- выдаче сертификатов летной годности

Нарушения:

- Истребование документов, не предусмотренных нормативными актами
- Нарушение сроков рассмотрения заявления

# Государственная регистрация воздушных судов

- Государственная регистрация и регистрация прав на воздушные суда осуществляется только в Москве – требуются неоднократные визиты

## Предложение

- Минтрансу совместно с Росавиацией внести изменения в воздушное законодательство и реализовать возможность подачи и получения документов в территориальных органах Росавиации

# Подготовка пилотов и выдача/замена свидетельств

- В стране остались считанные единицы АУЦ с действующим сертификатом
  - Административный регламент исполнения госуслуги не принят
  - Затягивание по надуманным поводам продления/выдачи сертификата
  - Требование тренажеров
- Предусмотренная воздушным кодексом подготовка пилотов лёгких воздушных судов инструкторами в индивидуальном порядке (вне рамок АУЦ) не реализована
  - Ряд подзаконных актов препятствуют подготовке в индивидуальном порядке

# Выдача СЛГ

- Продолжается навязывание платных услуг не предусмотренных законодательством центров сертификации
- Продолжается не предусмотренное законодательством требование сертификата типа МАК
  - Пункт 3 «Плана»

## Предложения:

- Исключить случаи навязывания платных услуг
- Внедрить в практику выдачу СЛГ на основании иностранного сертификата типа на лёгкие воздушные суда
- Ускорить издание новых ФАП по лётной годности

# Система наказаний

- Уточнение составов правонарушений
  - Всего три статьи в КоАП с очень «широкими» составами
  - Ошибка в одном слове: порядок/правила
    - Статья 11.4 Нарушение **правил** ИВП
    - Пункт 147 ФП ИВП – Перечень нарушений **порядка** ИВП
- Введение ответственности работников ФОИВ за ненадлежащее исполнение регламентов

# Посадочные площадки

- Учёт прибывающих/вылетающих воздушных судов на посадочных площадках и аэродромах, на которых оказываются коммерческие услуги



# ИНЫЕ МЕРЫ

- Пропаганда добровольного оборудования ВС спутниковыми трекерами
  - В перспективе - альтернатива аварийным маякам КОСПАС-САРСАТ, которые продемонстрировали свою чрезвычайно низкую эффективность
- Автоматическое Зависимое Наблюдение (АЗН-В)
  - Необходим анализ влияния на безопасность полётов
  - Промышленность не предлагает систем предотвращения столкновений на основании АЗН-В
    - Только повышение «ситуационной осведомлённости» с недоказанным влиянием на безопасность полётов.

Спасибо за внимание