



НОВОСТИ

ПАРТНЕРСТВО БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ
FLIGHT SAFETY FOUNDATION INTERNATIONAL



№ 05 - 13

15 марта 2013 г.

Обзор изданий и источников по безопасности полетов, март 2013, выпуск 1

Новости международных организаций

Международная организация гражданской авиации (ИКАО)



Результаты 2-го совещания Европейской региональной группы по безопасности полетов (RASG-EUR)

Париж, Франция, 26-27 февраля 2013 года

Участники совещания обсудили информацию о пересмотре Глобального плана обеспечения безопасности полетов ИКАО (GASP) в соответствии с решением Генеральной ассамблеи ИКАО и о деятельности групп RASG в разных регионах мира.

Рассмотрены данные об уровне безопасности в Европейском регионе ИКАО в 2011 году и информация по итогам 2012 года. Отмечено, что в ходе целевых миссий ИКАО по проверке соблюдения правил безопасности полетов (ICVM) было выявлено, что в 11 государствах региона имеет место отсутствие эффективного внедрения (LEI) 8-ми базовых правил контроля государств за состоянием правил безопасности полетов, а в одном из государств вероятно серьезная опасность их нарушения.

К числу важных решений следует отнести создание «Европейской региональной группы экспертов по безопасности полетов» (IE-REST), главная цель которой состоит в поддержке разработок и внедрения инициатив, направленных на повышение безопасности полетов, а также в организации сотрудничества с органами Европейского Союза и Европейского агентства безопасности полетов.

К числу приоритетных вопросов, которые будут рассматриваться Группой, относятся:

1. Системные вопросы на государственном уровне:

- повышение способности ведомств гражданской авиации (ВГА) принимать на работу, обучать и удерживать у себя сотрудников с необходимой квалификацией и опытом;
- стимулирование и поддержка принятия Государственных программ безопасности полетов (ГПБП);
- обеспечение соответствующей степени независимости ВГА;
- в рамках ГПБП: повышение эффективности систем предоставления данных о событиях, связанных с обеспечением безопасности полетов;
- в рамках ГПБП: повышение эффективности систем анализа данных по безопасности полетов (включая мероприятия для достижения единообразного использования системы сбора данных об авиационных происшествиях и инцидентах ИКАО (ADREP), применения таксономии ECCAIRS, контроля качества данных и перевода интерфейса ECCAIRS на русский язык);

- повышение способности Государств регулировать, утверждать и обеспечивать непрерывный надзор над работой учебных центров типовой квалификации (TRTO); и
 - повышение эффективности систем расследования авиационных происшествий и инцидентов.
2. *Системные вопросы на региональном уровне:*
- улучшение координации инициатив по безопасности полетов, предпринимаемых различными региональными организациями (в том числе отраслевыми ассоциациями) и государствами региона, а также мониторинг внедрения таких инициатив; и
 - стимулирование и оказание необходимой поддержки государствам, в том числе, в области межгосударственного сотрудничества.
3. *Системные вопросы на отраслевом уровне:*
- поддержка внедрения систем управления безопасностью полетов (СУБП) в отрасли, прежде всего, для повышения эффективности:
 - внутренних систем предоставления сообщений; и
 - систем анализа полетной информации (FDA) эксплуатантов ВС
 - поддержка требований ИКАО, касающихся систем управления рисками, вызванными усталостью экипажа (FRMS); и
 - пропаганда внедрения положительного отраслевого опыта.
4. *Безопасность на ВПП:*
- поддержка создания местных групп по безопасности на ВПП (RST).
5. *Столкновения исправных ВС с землей (CFIT):*
- поддержка введения в эксплуатацию усовершенствованной системы предупреждения о близости земли (EGPWS) или, если такой возможности нет – менее дорогостоящих систем; и
 - выполнение рекомендаций, содержащиеся в Руководстве по сокращению количества АП при заходе на посадку и посадке (ALAR Tool Kit) Всемирного фонда безопасности полетов (FSF), включая перевод обновленной версии этого документа на русский язык.
6. *Потеря управления ВС в полете (LOC):*
- поддержка внедрения планируемых поправок к документам ИКАО, которые поступают после окончания работы Комитета LOC в штаб-квартире ИКАО.



Европейское и Североатлантическое бюро ИКАО предлагает сообщить имена кандидатов в члены Группы IE-REST, резюме квалификации и опыта, а также контактную информацию не позднее 15 апреля 2013 года.

Источник: Партнерство «Безопасность полетов»

125993, Россия, Москва, Ленинградский проспект, 37
 тел. (499) 231-6535, 231-6537, факс (499) 151-7841
 электронная почта: fsfi@fsfi.civilavia.ru
 WEB - страница: www.flightsafety.ru,

ИКАО ВНОВЬ ОБРАЩАЕТ ВНИМАНИЕ НА ВОПРОСЫ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИХ СЕМЬЯМ

ИКАО: СООБЩЕНИЕ ДЛЯ ПЕЧАТИ

МОНРЕАЛЬ, 4 марта 2013 года. Совет ИКАО как руководящий орган Международной организации гражданской авиации (ИКАО) утверждает новый программный документ, призывающий 191 государство – член ИКАО подтвердить свои обязательства по оказанию поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям.

Резолюция 32-й сессии Ассамблеи этого специализированного учреждения ООН в области гражданской авиации ранее привела к публикации *Инструктивного материала по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям* (циркуляр 285 ИКАО, 2001 год). В циркуляре подчеркивалось, что оказание помощи лицам, пострадавшим в авиационных происшествиях, является неоспоримым долгом перед людьми.

Признав недавно, что некоторые государства несколько медленнее, чем предусматривалось, проводят процесс внесения соответствующих положений в свои национальные законодательства, настоящим документом Совет ИКАО сделал соответствующий инструктивный материал нормативным документом.

Президент Совета ИКАО Роберто Кобе Гонсалес отметил: «Такое решение членов Совета ИКАО подчеркнуло настоятельную необходимость для государств брать на себя ответственность за оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Переноса этот вопрос в плоскость официальной политики, мы надеемся ускорить принятие государствами необходимых мер и способствовать признанию и урегулированию вопросов психического, физического и духовного благополучия жертв авиационных происшествий и их ближайших родственников».

Далее Президент Совета подчеркнул, что Совет ИКАО искренне благодарен за помощь и рекомендации, предоставленные в ходе работы над документом различными ассоциациями лиц, пострадавших в авиационных происшествиях, в частности организациями, связанными с Группой членов семей жертв авиационных катастроф.

Источник: <http://www.icao.int/Newsroom/News%20Doc%202013/COM.5.13.RU.pdf>

Евроконтроль, новости портала SKYbrary



Неправильное предполетное планирование привело к ошибочному решению в полете (Inadequate Pre-Flight Planning leads to Poor In-Flight Decision Making)

SKYbrary Highlights

5 марта 2013 г.

18 ноября 2009 года самолет IAI Westwind, выполнявший медицинский рейс в ночное время, не смог произвести посадку в аэропорту Норфолка (Великобритания) после четырех заходов в приборных метеорологических условиях и намеренно произвел посадку на воду из-за нехватки топлива. Сопутствующими факторами происшествия были ошибочные решения в полете и, возможно, усталость пилота.

Дополнительная информация на портале SKYbrary [WW24, vicinity Norfolk Island South Pacific, 2009 \(LOC HF\)](#).



Всемирный фонд безопасности полетов (Flight Safety Foundation)



Журнал Всемирного фонда безопасности полетов AeroSafety World за март 2013 года

Система предупреждения о близости земли подала сигнал «впереди земля, набор высоты!» (Terrain ahead, pull up!). За этим последовали шесть сообщений «уклонение от столкновения с землей» (Avoid terrain). На навигационном дисплее загорелась надпись «Впереди земля» (TERRA AHEAD). Несмотря на это, самолет компании Сухой «Суперджет» столкнулся в Индонезии с горой Маунт Салак (Mount Salak) на высоте 6000 футов при выполнении демонстрационного полета. Все находившиеся на борту люди погибли. Почему это произошло? В мартовском выпуске журнала *AeroSafety World* Марк Лаканьина (Mark Lacagnina) излагает причины авиационного происшествия, исходя из материалов отчета Национального комитета по безопасности на транспорте Индонезии (National Transportation Safety Committee of Indonesia).



Также в этом номере журнала: статьи о предполагаемом увеличении солнечной радиации ([solar radiation](#)) в текущем году, об экономии топлива и безопасности полетов, об использовании в деловой авиации планшетных компьютеров в качестве источника полетной информации в электронном виде ([electronic flight bags](#)) и многое другое.

Источник: <http://flightsafety.org/asw-issues>

Направляйте доклады и презентации на IASS – 2013! *Call for Papers – IASS 2013!*

29-31 октября в Вашингтоне, США, состоится очередной Международный семинар по безопасности полетов (66th IASS – 2013). Участникам семинара, которые планируют представить свои документы для публикации, предлагается представить их до 18 марта текущего года. Подробная информация о предлагаемых к рассмотрению вопросах и о правилах представления аннотаций документов и докладов содержится здесь: <http://flightsafety.org/aviation-safety-seminars/international-air-safety-seminar>

Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)



ИАТА: 2012 год – лучший в истории безопасности полетов (2012 Best in History of Continuous Safety Improvements)

Пресс-релиз № 8
28 февраля 2013 г.

По заявлению Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) 2012 год стал наиболее благополучным по безопасности полетов воздушных судов западного производства.

- Коэффициент аварийности воздушных судов с полным разрушением корпуса составил 0,20 – то есть одно авиационное происшествие на 5 миллионов рейсов.
- Отмечено 46-процентное повышение безопасности полетов по сравнению с 2011 годом, когда коэффициент аварийности был 0.37 (одно авиационное происшествие на 2,7 миллионов рейсов).

125993, Россия, Москва, Ленинградский проспект, 37
тел. (499) 231-6535, 231-6537, факс (499) 151-7841
электронная почта: fsfi@fsfi.civilavia.ru
WEB - страница: www.flightsafety.ru,

- Среди 240 авиакомпаний-членов ИАТА авиационных происшествий с полным разрушением корпуса вообще не было.

Безопасность в цифрах

- Перевезено почти 3 миллиарда пассажиров без авиационных происшествий
- Произошло 75 АП со всеми типами воздушных судов западного и восточного производства против 92 в 2011 г.
- 15 АП с человеческими жертвами (на всех типах ВС) против 22 в 2011 г.
- 6 АП с полным разрушением ВС западной постройки против 11 в 2011 г.
- 3 АП с гибелью людей на ВС западной постройки против 5 в 2011 г.
- Погибло 414 человек против 486 в 2011 г.
- Количество погибших составило 0,08 на 1 млн. пассажиров против 0,07 в 2011 г.
- Показатели авиакомпаний-членов ИАТА значительно лучше остальных авиакомпаний (0,71 авиационных происшествий на миллион рейсов против 2,01 в других авиакомпаниях)

Программа аудита безопасности полетов (IOSA)

Среди авиакомпаний, прошедших аудит безопасности по программе IOSA, авиационных происшествий с разрушением ВС зарегистрировано не было. Уровень аварийности этих авиакомпаний в 4,3 раза ниже, чем у не прошедших аудит по программе IOSA (0,96 против 4,11). На сегодняшний день 381 авиакомпания прошли процедуры IOSA. Из них свыше 240 являются членами ИАТА. То, что остальные примерно 140 авиакомпаний тоже прошли аудит по программе IOSA, говорит о том, что программа IOSA стала стандартом управления безопасностью при эксплуатации в мировом масштабе.

Тони Тайлер, генеральный директор ИАТА, отметил, что авиакомпании, прошедшие аудит по программе IOSA, не только имеют уровень аварийности гораздо ниже, но и последствия авиационных происшествий (гибель людей и потери техники) менее серьезны.

Анализ авиационных происшествий (Accident analysis)

Авиационные происшествия на ВПП (Runway excursions) продолжают оставаться наиболее распространенными – 28% от общего числа происшествий. Большинство этих АП (82%) связано с перелетом/недолетом точки приземления, несвоевременным применением тормозных устройств, невыдерживанием ВС на прямой после приземления.

Несмотря на увеличение количества АП на ВПП в 2012 году, пятилетняя тенденция остается нисходящей (2008 г. – 28; 2009 – 23; 2010 – 20; 2011 – 17; 2012 – 21).

В 2013 году ИАТА планирует обновить Руководство по сокращению риска АП на ВПП (Runway Excursion Risk Reduction (RERR) toolkit), а также продолжить проведение региональных семинаров по этой проблеме. Кроме того, в программу IOSA включены требования об использовании материалов анализа полетных данных (FDA), которые могут помочь идентифицировать признаки АП на ВПП.

Потеря управления в полете (Loss of control in-flight)

АП, связанные с потерей управления в полете (Loss of Control In-flight (LOC-I)) не являются распространенными (2008 г. – 14; 2009 – 9; 2010 – 10; 2011 – 8; 2012 – 6). Однако такие происшествия приводят к большим потерям (43% всех авиационных происшествий с гибелью людей и 60% всех погибших за 2008 – 2012 г.г.)

Дополнительная информация на сайте ИАТА:

- [2012 Aviation Safety Performance \(pdf\)](#)
- [Safety fact sheet](#)

Источник: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2013-02-28-01.aspx>

Европейская ассоциация членов летных экипажей (ECA)



Программа обучения пилотов: назад в будущее (Pilot Training Compass: Back to the Future)

В опубликованном 28 февраля 2013 года документе «Программа обучения пилотов: назад в будущее» ([Pilot Training Compass: Back to the Future](#)) Европейской ассоциации членов летных экипажей (European Cockpit Association) подчеркивается необходимость включать в первоначальные программы обучения пилотов, которые будут летать на самолетах, оборудованных современными автоматизированными системами управления, занятия по овладению базовыми элементами управления воздушными судами в ручном режиме. Авторы документа уверены в том, что, не владея основами пилотирования, невозможно обеспечить безопасность полетов даже при наличии самых сложных и надежных автоматизированных систем. К сожалению, современные учебные программы таких занятий не предусматривают. Таким образом, молодые пилоты лишены возможности овладеть базовыми элементами профессионального мастерства. Например, в случае необходимости они не могут произвести безопасный заход на посадку в ручном режиме. Указанные пробелы в обучении вызывают опасение, поскольку могут повлиять на безопасность полетов, прежде всего, в нестандартных ситуациях.

Европейская ассоциация членов летных экипажей со штаб-квартирой в Брюсселе представляет интересы более 38000 пилотов из Европейского региона.

Источник: <https://www.eurocockpit.be/stories/20130228/pilot-training-compass-back-to-the-future>

Новости национальных авиационных администраций

Росавиация



В Федеральном агентстве воздушного транспорта состоялось заседание Коллегии Росавиации с повесткой «Об итогах работы Федерального агентства воздушного транспорта в 2012 году и основных задачах на 2013 год»

С докладом «Об итогах работы Федерального агентства воздушного транспорта в 2012 году и основных задачах на 2013 год» выступил руководитель Росавиации А.В. Нерадько.

Выдержки из доклада приводятся ниже:

Авиакомпании

На сегодняшний день всего в Реестре эксплуатантов зарегистрировано: авиакомпаний, имеющих действующий Сертификат эксплуатанта для осуществления коммерческих воздушных перевозок – 119 (в том числе 117 действующих); имеющих Сертификат эксплуатанта для выполнения авиационных работ - 218 (в том числе 211 действующих); имеющих Свидетельство эксплуатанта АОН - 88 (в том числе 73 действующих).



В 2012 году российскими авиакомпаниями было перевезено более 74 млн. пассажиров. Российские аэропорты в 2012 году обслужили более 92 млн. российских и иностранных граждан.

Доля 15 ведущих авиакомпаний в общем объеме пассажирских перевозок продолжает неуклонно повышаться и составила в 2012 году 86,5 %, 35 пассажирских авиакомпаний в целом обеспечили перевозку 98,3% всего пассажиропотока. Объем перевозок грузов и почты в 2012 году составил 963 тыс. тонн, грузооборот 5 млрд. тонно-километров.

125993, Россия, Москва, Ленинградский проспект, 37
 тел. (499) 231-6535, 231-6537, факс (499) 151-7841
 электронная почта: fsfi@fsfi.civilavia.ru
 WEB - страница: www.flightsafety.ru,

Аэропортовая деятельность

В настоящее время в реестр аэродромов гражданской авиации включено 304 аэродромов.

117 из них образуют национальную опорную аэродромную сеть.

Безопасность полетов

В 2012 году с гражданскими воздушными судами коммерческой авиации Российской Федерации произошло 13 авиационных происшествий (6 катастроф, в которых погибло 58 человек, и 7 аварий). В 2011 году было зафиксировано 18 авиационных происшествий (10 катастроф, в которых погибло 119 человек). Таким образом, общее количество авиационных происшествий на самолетах в 2012 году по сравнению в 2011 годом уменьшилось на 37,5%. При этом снизилась и тяжесть авиационных происшествий – общее число катастроф с самолетами коммерческой гражданской авиации снизилось на 57%.

С воздушными судами авиации общего назначения Российской Федерации за 2012 год произошло 25 авиационных происшествий (18 катастроф, в которых погибло 33 человека, 7 аварий), 39 инцидентов, 2 чрезвычайных происшествия.

Помимо указанных авиационных событий, в течение 2012 года произошло еще 14 авиационных происшествий (4 катастрофы и 10 аварий) с воздушными судами неизвестного происхождения и истории и, соответственно, без государственной регистрации и без подтверждения их летной годности.

В ходе расследования авиационных происшествий с воздушными судами АОН за последние годы были выявлены проблемы, носящие систематический характер в обеспечении безопасности полетов. Ежегодно по результатам расследований авиационных происшествий с ВС АОН отмечается тот факт, что подавляющее число происшествий, в той или иной степени, было связано с ошибками или преднамеренными нарушениями пилотами воздушных судов правил полетов.

Подготовка кадров

В целях повышения качества подготовки специалистов летных специальностей в летных учебных заведениях подведомственных Росавиации в Управлении летной эксплуатации создан Отдел летной подготовки в учебных заведениях гражданской авиации.

В соответствии с решениями Минтранса России и Росавиации ежегодно увеличивается прием курсантов (студентов) в летные учебные заведения гражданской авиации с 240 чел. (2006 г.), до 790 чел. в 2012 году.

В 2012 году введены в учебно-летный процесс воздушные суда нового поколения (с так называемой стеклянной кабиной) Cessna-172, DA-40NG, DA-42, DA42NG, Л-410, вертолет Ми-171. Планируется организовать в 2013 году первоначальную подготовку курсантов на вертолетах Eurocopter AS 350 B-2.

В учебные заведения ГА в 2012 году поставлены тренажеры B737NG, Ан148, A320CL и SSJ100. В 2013 году будут поставлены тренажеры B737NG, ATR 42/72-500, CRJ 200 и A320. Внедрение в учебный процесс указанных тренажеров воздушных судов, эксплуатирующихся в авиакомпаниях, позволит начать подготовку курсантов на конкретный тип воздушного судна эксплуатирующийся в авиакомпаниях.

Единая система организации воздушного движения

В настоящее время в воздушном пространстве Российской Федерации общее количество используемых воздушных трасс достигло 869, из них международных – 556.

Протяженность воздушных трасс возросла до 678 тыс. км, из них международных – до 508 тыс. км.

Для организации выполнения полетов пользователями воздушного пространства установлено 14 районов аэроузлов, 498 районов аэродромов, 8 районов вертодромов и 15 районов посадочных площадок.

Общее количество запретных зон и зон ограничения полетов составляет 78 и 852 соответственно.

В 2012 году в воздушном пространстве Российской Федерации центрами ЕС ОрВД было обслужено более 1300 тысяч полетов, в том числе с использованием сокращенных

минимумов вертикального эшелонирования (RVSM) выполнено около 1180 тысяч полетов, что составило более 89 % от общего числа полетов.

Источник: http://www.favt.ru/favt_new/?q=novosti/novosti/novost/2765

События

6-я Всемирная авиатранспортная конференция (Sixth Worldwide Air Transport Conference)



18-22 марта 2013 года в штаб-квартире ИКАО, в Монреале, состоится конференция под названием «Положение дел в воздушном транспорте».

Основная цель Конференции состоит в том, чтобы определить направления и план действий в области глобального регулирования воздушных перевозок.

В ходе дискуссий предлагается рассмотреть такие вопросы, как собственность и контролирование работы авиакомпаний, доступ на рынки авиаперевозок, защита потребителей и налогообложение – то есть те проблемы, от решения которых зависит общее положение дел в международной авиатранспортной системе.

Источник: <http://www.icao.int/meetings/atconf6/Pages/default.aspx>

Семинар по безопасности полетов деловой авиации (58th annual Business Aviation Safety Seminar - BASS)

10-11 апреля в Монреале, Канада, состоится 58-й ежегодный Семинар по безопасности полетов деловой авиации (BASS). На семинаре выступят Генеральный секретарь ИКАО, представители американской и канадской ассоциаций деловой авиации и многие другие. Докладчики рассмотрят проблемы, стоящие перед корпоративной и деловой авиацией. Общая информация о семинаре содержится на сайте: [brand new seminar webpage](#), проект повестки дня: [here](#).

Источник: www.flightsafety.org



Конференция по производству полетов - 2013

15-17 апреля 2013 года в Вене, Австрия, ИАТА проводит международную конференцию по проблемам производства полетов в будущем. Конференция открыта для всех желающих. Основные темы Конференции:

- Безопасность полетов
- Авиационная безопасность
- Производство полетов и
- Авиационная инфраструктура

Регистрационный формуляр и гостиничная анкета содержатся здесь: [Registration Form](#).

Источник: www.iata.org/events/Pages/ops-conference.aspx.



125993, Россия, Москва, Ленинградский проспект, 37
 тел. (499) 231-6535, 231-6537, факс (499) 151-7841
 электронная почта: fsfi@fsfi.civilavia.ru
 WEB - страница: www.flightsafety.ru,

Международный семинар в Сингапуре

7-8 мая 2013 года в Сингапуре состоится международный семинар, посвященный безопасности полетов в Азиатском регионе.

Главные темы семинара: практическое внедрение систем управления безопасностью полетов и создание культуры безопасности полетов на авиационных предприятиях.

Источник: http://www.flightglobalevents.com/safety2013?cmpid=NLC|CONF|FGCON-2013-0801-GLOB|fgcon_safetyasia_080113_top



Международный семинар «Безопасность полетов: техника, человек, среда – 2013»

14 – 15 мая 2013 года в Москве состоится ставший уже традиционным международный семинар «Безопасность полетов: техника, человек, среда – 2013».

На этот раз основная тема – обеспечение безопасности при заходе на посадку и посадке. Будут рассматриваться вопросы внедрения в практику



Руководства по сокращению количества авиационных происшествий при заходе на посадку и посадке (ALAR Tool Kit, издание 2, 2010 г.), разработанного группой международных экспертов и получившее одобрение ИКАО в качестве учебного пособия (краткое содержание Руководства см. на сайте Партнерства в разделе «В помощь авиаторам»).

В работе семинара примут участие представители ИКАО, международных авиационных организаций, руководители федеральных и территориальных органов гражданской авиации России, представители авиакомпаний, аэропортов, предприятий аэронавигационного и технического обслуживания, руководители и работники подразделений, занятые внедрением и поддержанием систем управления безопасностью полетов (СУБП).



О своем желании участвовать в семинаре или сделать презентацию следует сообщить Партнерству или направить краткое содержание доклада до 1 апреля 2013 года. Презентацию в полном объеме необходимо передать в Партнерство до 1 мая 2013 года.

Семинар и церемония награждения отличившихся авиаторов и авиационных организаций будут проходить в здании Госкорпорации по ОрВД по адресу: Москва, Ленинградский проспект, 37, корпус 7.

Более подробная информация будет публиковаться на сайте Партнерства www.flightsafety.ru и в последующих выпусках Обзоров.

50-й международный авиасалон в Ле Бурже, Франция



**50TH INTERNATIONAL
PARIS AIR SHOW
LE BOURGET**
FROM 17 TO 23 JUNE 2013
WHERE AEROSPACE LEADERS
GET DOWN TO BUSINESS

Подробности: <http://www.paris-air-show.com/>

Форум по вопросам безопасности при уходе на второй круг (The Go-Around Safety Forum)

Форум проводится 27 июня 2013 года в Евроконтроле, Брюссель, по инициативе Евроконтроля, Всемирного фонда безопасности полетов и Ассоциации авиакомпаний европейских регионов (ERA). Основная тема обсуждений и докладов будет касаться обеспечения безопасности при уходе на второй круг.



СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

- ["Being Prepared for Go-Around"](#) – Учебно-методическое пособие компании Airbus по производству полетов (Flight Operations Briefing Note).

СТАТЬИ НА ПОРТАЛЕ SKYbrary:

- [Stabilised Approach](#) – Заход на посадку в установившемся режиме
- [Missed Approach](#) – Уход на второй круг
- [Take-off / Go-around \(TO/GA\) Mode](#) – Режим «взлет/уход на второй круг»
- [Flying a Manual Go-around](#) – Уход на второй круг в ручном режиме
- [Go-around from Low Airspeed/Low Thrust](#) – Уход на второй круг в режиме «низкая воздушная скорость/низкая тяга»
- [Go-around - Transition to Instrument Flying](#) – Уход на второй круг с переходом на полет по ППП

За дополнительной информацией обращаться по адресу: Tzvetomir.Blajev@eurocontrol.int

Конференция по безопасности полетов

12-13 сентября в Лондоне состоится международная конференция, в ходе которой будут рассмотрены следующие вопросы:



- Практическая стратегия внедрения и развития систем управления безопасностью полетов (СУБП).
- Рассмотрение и максимально эффективное использование современных СУБП и практики поддержания высокого уровня безопасности полетов.
- Управление рисками, вызванными усталостью экипажа и включение данного процесса в общую СУБП.
- Проблемы поддержания высокого профессионализма пилотов в условиях высокой автоматизации систем управления и контроля.
- Внедрение систем постоянного повышения квалификации сегодня и в будущем.

Дополнительная информация: Hannah.bonnett@rbi.co.uk

Источник: <http://www.aviationsafetyconferences.com/aviationsafety?cmpid=EMC|CONF|FGCON-2013-0901-GLOB-comp|1>

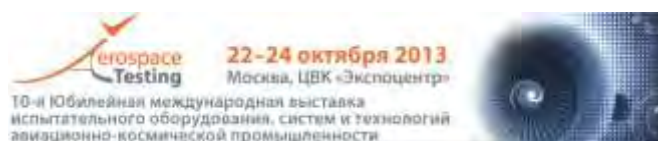
Международный конгресс по авиационно-космической медицине

6-10 октября 2013 года в Иерусалиме, Израиль, состоится 61-й Международный конгресс по авиационно-космической медицине (ICASM 2013).

В Конгрессе примут участие специалисты в области авиационной стоматологии, общей авиационно-космической медицины, авиационно-космической физиологии, эргономики, физиологии человека, гипербарической медицины, интенсивной терапии, военной медицины, питания в авиационно-космической отрасли, производственной медицины, фармакологии и так далее.

Дополнительная информация о Конгрессе содержится на сайте: <http://www.icasm2013.org>

10-я Юбилейная международная выставка испытательного оборудования, систем и технологий авиационно-космической промышленности – Aerospace Testing Russia



Посетители выставки Aerospace Testing Russia – это специалисты ведущих компаний авиационной промышленности, крупнейших испытательных научных центров, НИИ.

Источник: <http://www.aerospace-expo.ru/>

Новости СМИ

Безопасность полетов в России ниже, чем в среднем по миру

В других странах, по данным IATA, один инцидент приходится в среднем на 500 000 авиарейсов, а в России и СНГ — на 275 000

Екатерина Сობоль

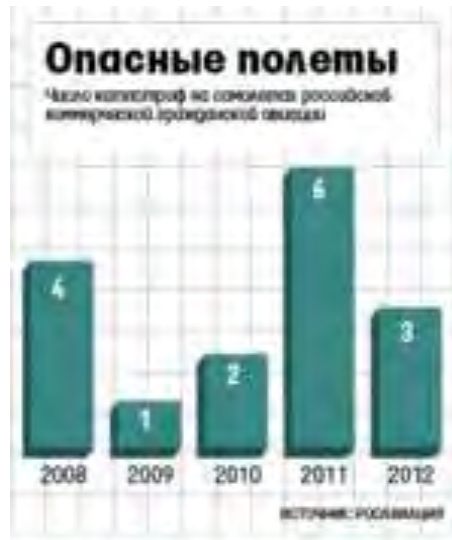
07 марта.2013 г.



Фото: С. Николаев/Ведомости

Лед тронулся

В 2012 г. с самолетами коммерческой авиации России произошло 13 происшествий (6 катастроф, в которых погибло 58 человек, и 7 аварий) – на 37,5% меньше, чем в 2011 г. (18 авиационных происшествий, из них 10 катастроф, погибло 119 человек). Снизилась и тяжесть авиационных происшествий – общее число катастроф с самолетами коммерческой гражданской авиации уменьшилось на 57%, сообщила Росавиация.



В 2012 г. мировая авиация достигла исторического максимума безопасности — на 5 млн полетов на реактивных самолетах приходилась всего одна катастрофа, сообщил «Ведомостям» президент Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) Тони Тайлор. Но каждое такое происшествие — трагедия, посетовал он, и нужно, безусловно, стремиться к тому, чтобы избежать инцидентов в принципе.

Соблюдение даже самых высоких стандартов авиабезопасности не может полностью исключить катастрофы, но у тех 380 перевозчиков, которые прошли аудит IOSA (стандарт, разработанный IATA вместе с авиационными администрациями Канады, США и Европы), в 2012 г. не было зарегистрировано ни одного серьезного инцидента. Среди этих 380 авиакомпаний — российская группа «Аэрофлот», «Якутия», «Нордавиа», «Сибирь», «Уральские авиалинии», «Трансаэро», «Ютэйр» и «ВИМ-авиа», сообщается на сайте IATA. «Российскому пассажиру вряд ли хочется задумываться, на чей самолет он садится, — безопасность должны гарантировать все перевозчики», — уверен Тайлор. В среднем в мире один инцидент приходится на 500 000 авиарейсов, а в России и СНГ — на 275 000, говорит он.

Российские авиаперевозчики, продолжает Тайлор, испытывают дефицит средств, что видно из сравнения поступлений в бюджет в России и в европейских странах, и это не может не отразиться на безопасности. России необходимо привести авиазаконодательство в соответствие с международными нормами, считает он, сейчас ими руководствуются только те российские перевозчики, которые входят в IATA и прошли аудит по IOSA.

Страны Африканского союза, указывает Тайлор, недавно решили сделать IOSA обязательным для своих авиакомпаний - это часть стратегии приведения авиабезопасности к мировому уровню безопасности к 2015 г.

Другая серьезная проблема российских авиакомпаний - недостаток пилотов, прежде всего командиров воздушных судов. По оценке гендиректора «Трансаэро» Ольги Плешаковой, отрасли не хватает примерно 2100 пилотов. «Россия ведет работу по снятию ограничений на привлечение иностранного летного персонала с квотой в 200 пилотов», — говорит Тайлор, но предупреждает, что это должно быть временной мерой: необходимо усилить контроль за подготовкой в национальных училищах, переняв все те же международные нормы. Последние крупные авиаинциденты, по данным Росавиации, связаны с ошибками пилотирования.

Использование устаревших систем управления воздушным движением также таит в себе опасность, замечает Тайлор, не менее важно, чтобы авиакомпании эксплуатировали только современные самолеты. Авиакомпания «Якутия» по требованию IATA вывела из парка устаревшие Ан-24, приводит пример руководитель аналитического отдела «Авиапорта» Олег Пантелеев. Одной из предпосылок катастрофы самолета президента Польши Льва Качиньского можно назвать недостаточную оснащенность

аэропорта «Северный», говорит главный редактор «Авиатранспортного обозрения» Алексей Сеницкий.

Сотрудник «Ютэйр» замечает, что иногда ему кажется, что российскую авиаадминистрацию легко можно было бы заменить хорошим переводчиком с английского.

Недавно на конференции по безопасности полетов замруководителя департамента Минтранса Андрей Шнырев заверил, что Россия работает над тем, чтобы привести законодательство в соответствие с международными нормами. «Большинство хороших законодательных инициатив завязло в бюрократической волоките», - сожалеет Сеницкий: Росавиация не обладает необходимыми полномочиями и вынуждена проводить свои предложения через Минтранс в отличие от других стран, где авиаведомства напрямую подчиняются премьер-министру.

Источник: http://www.vedomosti.ru/companies/news/9845521/rossiya_otstaet_ot_afriki

Безопасность полетов: самое слабое звено

Втр, 26/02/2013 - 18:37 | [Дмитрий Ширяев](#) :: [Материалы АЭВТ](#)

Ширяев Дмитрий Артемьевич, заслуженный пилот России, член Комитета АЭВТ по безопасности полетов

Человек, не положивший в железобетонную плиту арматуры, из-за чего обрушился балкон, прервав жизнь другого человека – бракодел. И будет наказан (если его найдут) не за убийство – за преступную халатность. Погибший же – жертва несчастного случая.

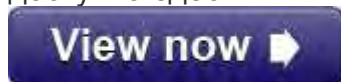
А человек, неудачно рассчитавший нагрузки на крыло АН-10, который неправильно спроектировал, принял неверные условия эксплуатации – он кто? Бракодел? Но построить что-либо новое, не рискуя, невозможно. Кто рискнет осудить человека девятнадцатого века, чей самодельный самолёт развалился в полёте? Он не желал таких последствий, но в условиях, когда нужно сделать шаг в доселе неизвестную область познания, ошибся. Всё равно, в чём: расчётах, выборе материала, приёмов и условий эксплуатации. Подготовке персонала, наконец.

И человечество понимает, что это – цена, которую оно платит за прогресс, за движение вперёд. Но это знание не означает, что каждое поколение инженеров должно начинать с изобретения колеса.

Полностью статья здесь: <http://www.ato.ru/content/bezopasnost-poletov-samoe-slaboe-zveno>

Журнал Flight International, 5 – 11 марта 2013 г.

Электронная версия журнала доступна здесь:



Обзор некоторых статей из журнала:

«Лазерное зрение» поможет избежать попадания в турбулентность (Laser vision may end turbulent times)

Опытно-конструкторский отдел компании Airbus предложил новую разработку – лазерный локатор инфракрасного диапазона («лидар»), с помощью которого экипажи самолетов уже в 2020 году смогут автоматически определять воздушные ямы, зоны турбулентности или возможные резкие порывы воздушной массы по курсу полета. Испытание «лидара» на самолете А340 подтвердило возможность анализировать движение молекул воздуха на расстоянии до 200 метров от воздушного судна, а ученые предлагают идею ввода этой информации в бортовой компьютер, который автоматически изменит направление движения самолета, чтобы избежать попадания в проблемную зону.

Резкий маневр может стать причиной катастрофы(DODGING DISASTER)

125993, Россия, Москва, Ленинградский проспект, 37
 тел. (499) 231-6535, 231-6537, факс (499) 151-7841
 электронная почта: fsfi@fsfi.civilavia.ru
 WEB - страница: www.flightsafety.ru,

По данным Всемирного фонда безопасности полетов, на тысячу заходов приходится один или два ухода на второй круг (как правило, в случае захода на посадку в неустановившемся режиме). Обычно это происходит при полете выше глиссады или с превышением скорости. Естественным решением в таком случае является уход на второй круг. Но если эта достаточно простая процедура выполняется неправильно, возможна грубая посадка с поломкой воздушного судна. В статье рассматриваются особенности принятия решений членами летных экипажей и подчеркивается роль их ситуационной осведомленности, внимательности и визуального контроля для обеспечения безопасности маневра.



Как неправильно выполненный маневр ухода на второй круг может привести к трагедии (HOW BOTCHED GO-AROUNDS HAVE BROUGHT TRAGEDY)

23 сентября 2007 года, в ночное время, самолет Boeing 737-300 компании Thomsonfly выполнял посадку по приборам на ВПП 26 в аэропорту Борнмута (Великобритания). В ходе снижения экипаж не заметил произвольного отключения автопилота и автомата тяги. Произошло резкое падение воздушной скорости до 230 км/час, после чего КВС взял управление на себя с целью ухода на второй круг. В дальнейшем самолет перешел в режим кабрирования до 44 градусов, а воздушная скорость упала до 82 узлов. Только в результате своевременных и точных действий командира удалось избежать трагедии.



Примером другого свойства является катастрофа самолета Airbus A320 авиакомпании Armavia 3 мая 2006 года, производившего посадку на ВПП 06 в аэропорту Сочи в условиях низкой видимости. В этом случае командир воздушного судна, получив команду диспетчера на разворот с набором высоты, перевел самолет в режим снижения, и самолет упал в море. Экипаж и 105 пассажиров погибли.

Безопасность полетов в мире (авторитетные высказывания и цифры)

Индикатор безопасности (Safety indicator)



Индикатор безопасности полетов показывает данные по авиационным происшествиям с человеческими жертвами и общее количество погибших при катастрофах самолетов с несколькими двигателями, базовые модели которых сертифицированы для перевозки 14 или большего количества пассажиров. Авиационные происшествия за текущий год приведены ниже.

Индикатор безопасности полетов за 2013 год (по состоянию на 18 марта 2013 г.):

6 авиационных происшествий, **39** человек погибло.

Средний показатель за 10 лет: **6** авиационных происшествий, **123** человек погибло.

	Дата	Тип ВС	Рег. №	Эксплуатант	Потери	Место АП
1	15-JAN-2013	Cessna 208B Super Cargomaster	N1120N	Martinaire	1	Pellston Regional Airport, MI (PLN), USA
2	23-JAN-2013	DHC-6 Twin Otter 300	C-GKBC	Kenn Borek Air	3	Queen Alexandra Range, Antarctica
3	29-JAN-2013	Canadair CL-600-2B19 Regional	UP-CJ006	SCAT	21	Almaty Airport (ALA), Kazakhstan
4	13-FEB-2013	Antonov 24RV	UR-WRA	South Airlines	5	Donetsk Airport (DOK)
5	04-MAR-2013	Fokker 50	9Q-CBD	CAA	7	Goma Airport, Congo (Democratic Republic)

125993, Россия, Москва, Ленинградский проспект, 37
 тел. (499) 231-6535, 231-6537, факс (499) 151-7841
 электронная почта: fsfi@fsfi.civilavia.ru
 WEB - страница: www.flightsafety.ru,

6	08-MAR-2013	Beechcraft 1900C-1	N116AX	ACE Air Cargo	2	Dillingham Municipal Airport, AK, USA
---	-----------------------------	--------------------	--------	---------------	---	---------------------------------------

Источник: <http://aviation-safety.net/statistics/period/barometer.php>



НОВЫЙ САЙТ ПАРТНЕРСТВА «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

Всем, кто заинтересован в получении последней и самой актуальной информации по безопасности полетов из отечественных и зарубежных источников, сообщаем, что Партнерство открыло новый сайт:

<http://flightsafety.ru>

Приглашаем авиаторов ознакомиться с его содержанием, ждем Ваших откликов, оценок и рекомендаций по содержанию и форме подачи информации.

125993, Россия, Москва, Ленинградский проспект, 37
 тел. (499) 231-6535, 231-6537, факс (499) 151-7841
 электронная почта: fsfi@fsfi.civilavia.ru
 WEB - страница: www.flightsafety.ru,