



Ассоциация Вертолетной Индустрии

Некоторые вопросы организации системы управления безопасностью полетов

г. Москва
2011 год

Некоторые вопросы организации СУБП

Меры по улучшению безопасности полетов:

- 1. Улучшение технической оснащенности.**
- 2. Повышение квалификации персонала.**
- 3. Адаптирование стандартов, нормативов деятельности современным требованиям.**
- 4. Управление БП в рамках СУБП.**

1. Техническая оснащенность

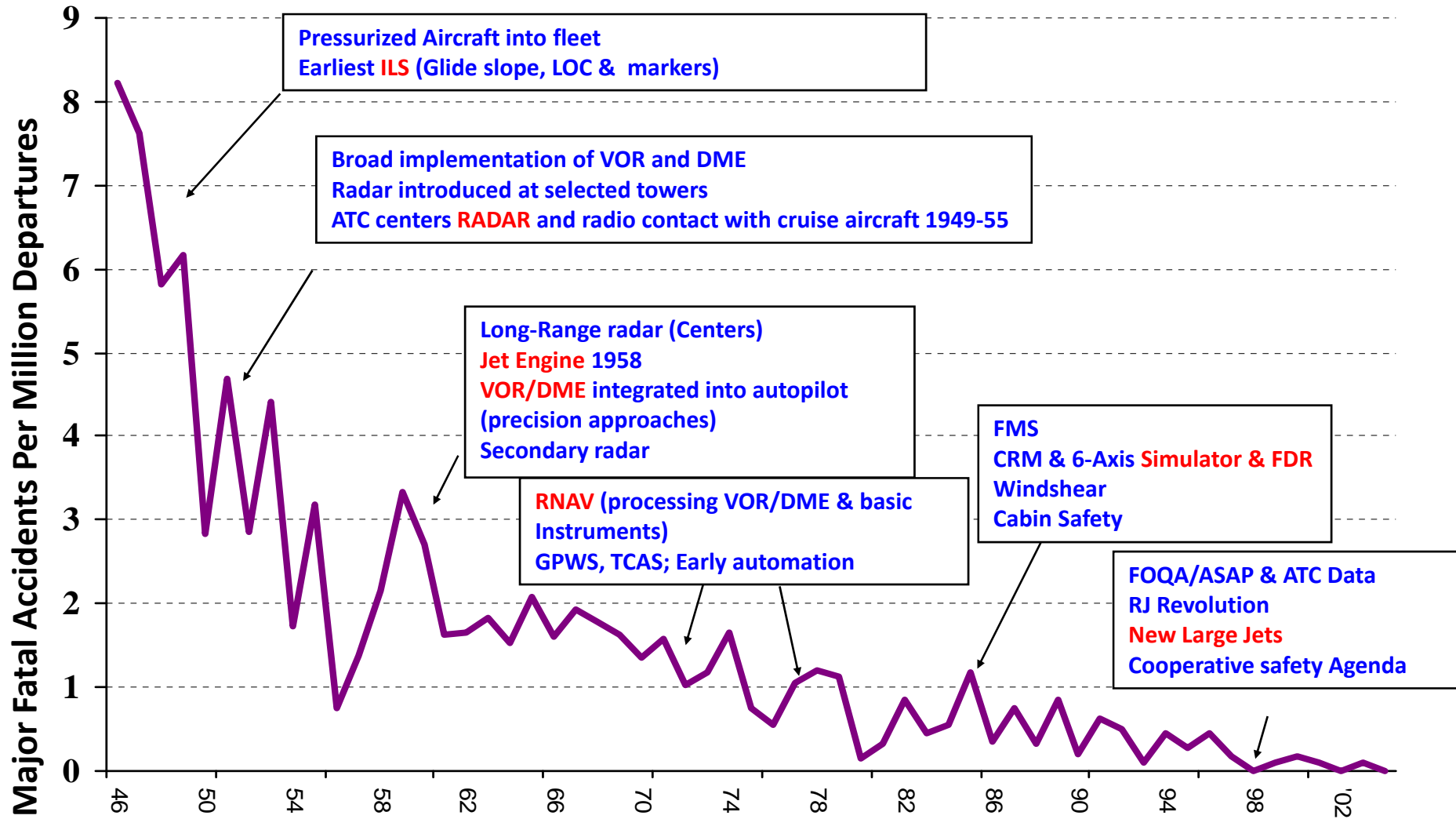
Справка.

- В РФ: 1872 вертолета российского производства, 265 – зарубежных машин.
- В коммерческих компаниях: 941 – российского производства, 27 – зарубежного.
- В частном секторе: 143 вертолета: 30% - российского производства, 70% зарубежного производства.

Техническая оснащённость

- ✓ Для УВД, АСР и ПСР необходимы средства зональной навигации, надежные радиомаяки (Р-855, «Комар»?);
- ✓ Для осуществления постоянной двусторонней связи легких вертолетов (R-44) нужно перекрытие страны на УКВ диапазоне.
- ✓ Нужна видео регистрация условий полета, процесса выполнения полета, работы экипажа.
- ✓ Для облегчения управления вертолетом необходимы:
 - автопилот с возможностью режима автоматического пилотирования вертолета на малых скоростях;
 - требуется возможность летать на малых скоростях по ПВП и ППП;
 - бортовой компьютер для планирования и управления полетом, вертолетом, силовой установкой, оборудованием и системами;
 - PARKTRONIC для вертолета;
 - тактильный сигнализатор опасности (плюс HUMS, FADEC и т.д.)

Factors That Led To Breakthroughs in Major Fatal Accident Rates Since 1946



2. Квалификация персонала

- ✓ Всего в России – 2000 пилотов.
- ✓ - техника усложняется – нужно, чтобы базовое обучение давало основные навыки работы с современной техникой и навыки выполнения полетов (ОЛТУГА: 2010-44; 2011-55 на Ми-8т);
- ✓ - необходимо уделить особое внимание квалификации персонала авиации АОН и сектору частного использования вертолетов.

3. Стандарты и нормативы деятельности

- Основным документом, ФАП-128, не содержит раздела «Вертолеты», как это сделано в Приложении 6, части 3 ИКАО.
- Необходима приоритетная классификация документов регламентирующих вертолетную деятельность, ее пономерная и электронная кодификация, совместимая с кодификацией FAA и EASA.

4. Управление безопасностью полетов

- ✓ - СУБП в авиакомпаниях
- ✓ - единая СУБП в отрасли

Система управления безопасностью полетов

СУБП в авиакомпаниях

Состав и структура авиакомпания

СУБП должна учитывать состав и структуру деятельности авиакомпании:

- организационную, управленческую, функциональную структуру оператора (частное лицо или компания; коммерческая компания или компания АОН);
- тип, численность вертолетов;
- наличие и право выполнения самостоятельного ПЛГ;
- качество и численность персонала;
- вид и тип выполняемых работ.

Рекомендации

Рекомендации СУБП должны учитывать состав и структуру авиакомпаний.

Ресурсные возможности у всех разные, поэтому рекомендации должны разделяться и быть выполнимы для тех, кому они предназначены.

Рекомендации частному пилоту могут кардинально отличаться от рекомендаций пилоту коммерческой компании или компании АОН.

Когда оператор – частное лицо

- владелец, оператор – частное лицо;
- как правило, они имеют короткую историю, мал опыт полетов, необходима наработка практики и опыта управления БП;
- у оператора – частного лица, как правило, отсутствует специализированное подразделение, оборудование и специалисты способные произвести распознавание угроз, расчет рисков, предложить обоснованные рекомендации по их локализации;
- понимая необходимость работы в рамках СУБП, частным лицам необходимо объединяться в союзы, ассоциации для того, чтобы создавать общие СУБП (или входить по договору и использовать наработки СУБП коммерческих компаний, компаний АОН).

Оператор – компания АОН

- согласно п. 4.6, 4.7 ФАП-128 компания АОН, создает в своей структуре СУБП, которая соответствует объему и сложности выполняемых полетов, и обеспечивает ее функционирование;
- в компаниях АОН отсутствует опыт определения угроз, просчета рисков, навыка разработки рекомендаций;
- сегодня идет наработка такого опыта и опыта управления безопасностью полетов с помощью СУБП.

Оператор – коммерческая компания

- В соответствии с требованиями п. 5.5, 5,6 ФАП-128 коммерческие компании имеют собственные СУБП, специалистов по управлению БП и оборудование;
- опыт, способы и методы работы СУБП нарабатаны на основе бывших инспекций по БП, систем качества, что налагает преемственность методов работы. Эта преемственность имеет положительные и отрицательные стороны;
- общий тренд – в результате анализа и изучения опыта лучших компаний, приходит понимание путей повышения безопасности полетов с применением СУБП.

Что необходимо делать сегодня?

- необходимо изучать **опыт** безопасного выполнения полетов, использования технологий, правил определения угроз и расчета рисков, методов СУБП *зарубежных* частных операторов, компаний АОН, коммерческих операторов;
- необходимо создать **типовые примеры** работы СУБП для каждого вида вертолетных операторов;
- при издании рекомендаций **учитывать** организационные, функциональные и управленческие **особенности** работы каждого вида операторов.

Система управления безопасностью полетов

СУБП в отрасли

(авиационные власти + авиакомпании)

«Единая СУБП = CIS IHST group»

Ассоциация Вертолетной Индустрии предлагает создать единую систему управления безопасностью полетов. Войти в число стран мировой вертолетной индустрии, участвующих в программе IHST, чтобы управление уровнем безопасности полетов производилось в едином ключе для всех участников вертолетной индустрии от производителей до вертолетных операторов, чтобы совместно выработать и руководствоваться:

- согласованными стандартами и правилами;
- едиными методиками и технологиями производства и работы вертолетных операторов;
- согласованным путем технического развития отрасли.

Благодарю за внимание!

Контакты:

Ассоциация Вертолетной Индустрии

WWW.HELICOPTER.SU

E-mail: HIA.DIRECTOR@GMAIL.COM

Тел/факс: +7(499)558-08-35