

БЕНЧМАРКИНГ КАК МЕТОД ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Дамбиев Тимур Баторович

студент Дальневосточного федерального университета, РФ, г. Владивосток

Аннотация: Обеспечение безопасности полетов во многом достигается требованиями к пилотам. В статье сравниваются и анализируются требования к пилотам-любителям России и США.

Ключевые слова: Сертификация, безопасность, авиакатастрофа, требования, нормативные акты, стандарты.

Согласно статистике на период 2015–2017г в России зафиксировано 6 авиакатастроф с летальным исходом, в США эта цифра составляет 15. Стоит отметить, что соотношение жертв на количество авиакатастроф в РФ значительно выше, несмотря на то, что авиакатастроф в США больше (хотя если учесть разницу в пассажирообороте, которое больше в 7 раз, то соотношение будет в пользу Америки). Разница в следующем, то, что РФ в авиакатастрофах гораздо чаще фигурируют авиалайнеры, которые вмещают в себя большое количество людей. В США последний случай крупной авиакатастрофы был зафиксирован в 2009 году в Буффало, погибло 49 человек. В России на период 2015–2017 года зафиксировано 2 крупные авиакатастрофы: первая в 2016 году после взлета из Адлера, погибших 92 человека, вторая в 2016 году при заходе на посадку в Ростове-на-Дону, погибших 62 человека.

Во многом достаточно хорошие показатели США зависят от современной, качественной техники, но это не является ключевым фактором. На рисунке 1 приведены причины авиакатастроф, где основным является человеческий фактор – 68% из которых 47% это ошибки пилота.

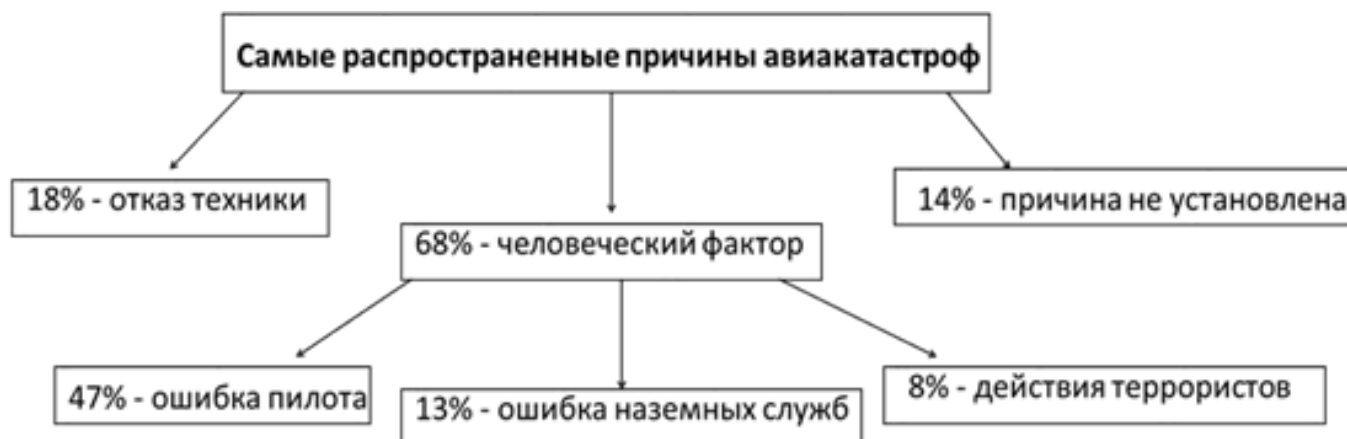


Рисунок 1. Причины авиакатастроф

В 2014–2015 годах проходила независимая проверка Международной гражданской авиации (ИКАО), которая осуществлялась по направлениям:

- основное авиационное законодательство и нормативные акты;
- организация гражданской авиации;
- выдача свидетельств авиационному персоналу и подготовка кадров;
- сертификация и надзор в сфере эксплуатации воздушных судов;
- летная годность воздушных судов;
- расследование авиационных происшествий и инцидентов;
- аэронавигационное обслуживание, аэродромы.

По окончании проверки РФ имела приемлемый уровень государственной системы контроля над обеспечением безопасности полетов, незначительно превышая показатели в среднем по миру. Одним из наивысших уровней безопасности полетов имеет США (Рисунок 2).

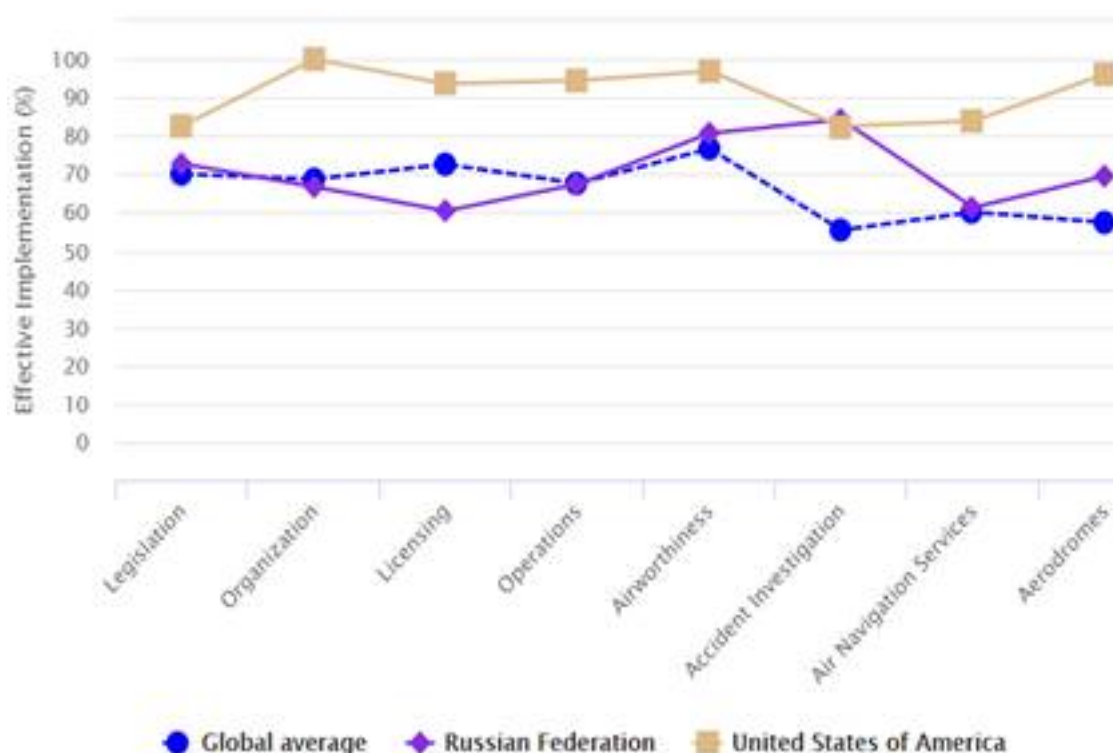


Рисунок 2. Результаты проверки ИКАО

По результатам проверки ИКАО видно, что слабым местом РФ в обеспечении безопасности полетов является выдача свидетельств авиационному персоналу и подготовка кадров. Возможно это и является ключевым фактором авиакатастроф.

Для решения проблемы предлагаю сравнить и проанализировать требования к пилотам-любителям, взятых из нормативных документов России и США, которые во многом гармонизированы с приложением 1 международной конвенции ИКАО.

Таблица 1.

Требования к пилотам-любителям

	Российские стандарты	Стандарты США
Возраст	От 18 лет	От 18 лет
Кол-во налетанных часов	40 или 35 ч в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе в качестве пилота самолета, в который засчитывается не более 5 ч налета на тренажере	40 ч
Состав налетанных часов:	Минимум 10 часов с инструктором	Минимум 20 часов с инструктором
	Минимум 10 часов самостоятельного налета	10 часов самостоятельного налета
	-	Минимум 3 часа маршрутного налета с инструктором (с посадками и расстоянием между аэропортами не менее 93км, и одним маршрутом с расстоянием не менее 186км между аэропортами)
	должен иметь 3 часа налета ночью, включая выполнение 5 взлетов и 5 посадок ночью, выполняя обязанности командира воздушного судна	3 часа ночного налета с инструктором, включая 10 посадок и 10 взлетов
	должен иметь не менее 1 ч налета по приборам	3 часа полета по приборам с инструктором
	-	3 часа полета с инструктором в целях подготовки для практического экзамена за 2 месяца до экзамена
	5 ч самостоятельного налета по маршруту, при этом, по крайней мере, один полет по маршруту протяженностью не менее 270 км с посадкой до полной остановки на двух различных аэродромах;	5 часов самостоятельного маршрутного налета, где расстояние между аэропортами не менее 93км, где один полет осуществлен с посадкой в 3-х разных аэропортах и где расстоянием между 2-мя из 3-х аэропортов не менее 242км

США больше требований по налету часов и их качеству уделяют на самом раннем этапе становления пилота-любителя: На 10 налетанных часов больше с инструктором:

- Выше требования к ночному налету;
- На 2 часа больше налета по приборам;
- Самостоятельный маршрутный налет имеет больше остановок;

- Дополнительно есть маршрутный налет с инструктором и практическая подготовка перед экзаменом.

Становление пилота на раннем этапе является важным и трудоемким процессом, необходимо подобрать должное количество налетанных часов и грамотно их составить. И согласно статистике авиакатастроф и результатам проверок ИКАО (рисунок 2) выдача свидетельств авиационному персоналу и подготовка кадров США значительно лучше Российских.

Разработка плана действий:

1. Сбор и анализ данных авиапроисшествий;
2. Выявить статистику, по какой причине произошло авиапроисшествие (техника, недостаточная квалификация пилота...);
3. Найти слабые места в Российских стандартах гражданской авиации;
4. Постепенное перенимание стандартов США, применяя на экспериментальных группах;
5. Гармонизация требований.

В заключении хотелось сказать, что, на мой взгляд, необходимо приближаться к стандартам безопасности лучших стран, какими и являются современные США.

Список литературы:

1. Кодекс Федеральных правил США 14 – [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://www.ecfr.gov/cgi-bin/text>.
2. Конвенция о международной гражданской авиации «Выдача свидетельств авиационному персоналу» от 17.11.2011 (ред. от 13.11.2014).
3. Результаты проверки ИКАО – [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://www.icao.int/safety/pages/usoap-results.aspx>.
4. Сайт международной сети безопасности – [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://aviation-safety.net/database/country/>.
5. Федеральные авиационные правила «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации»: приказ Минтранса России от 12.09.2008 № 147 (ред. от 10.02.2014) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. № 48. 2008.