

# Конфликты интересов при расследовании инцидентов в зоне ответственности аэродромов

Семинар по безопасности полетов,  
Москва, Внуково, ноябрь 2017 года



Министерство транспорта Российской Федерации  
Федеральное агентство воздушного транспорта

**РОСАВИАЦИЯ**



# 1. СТАТИСТИКА ИНЦИДЕНТОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

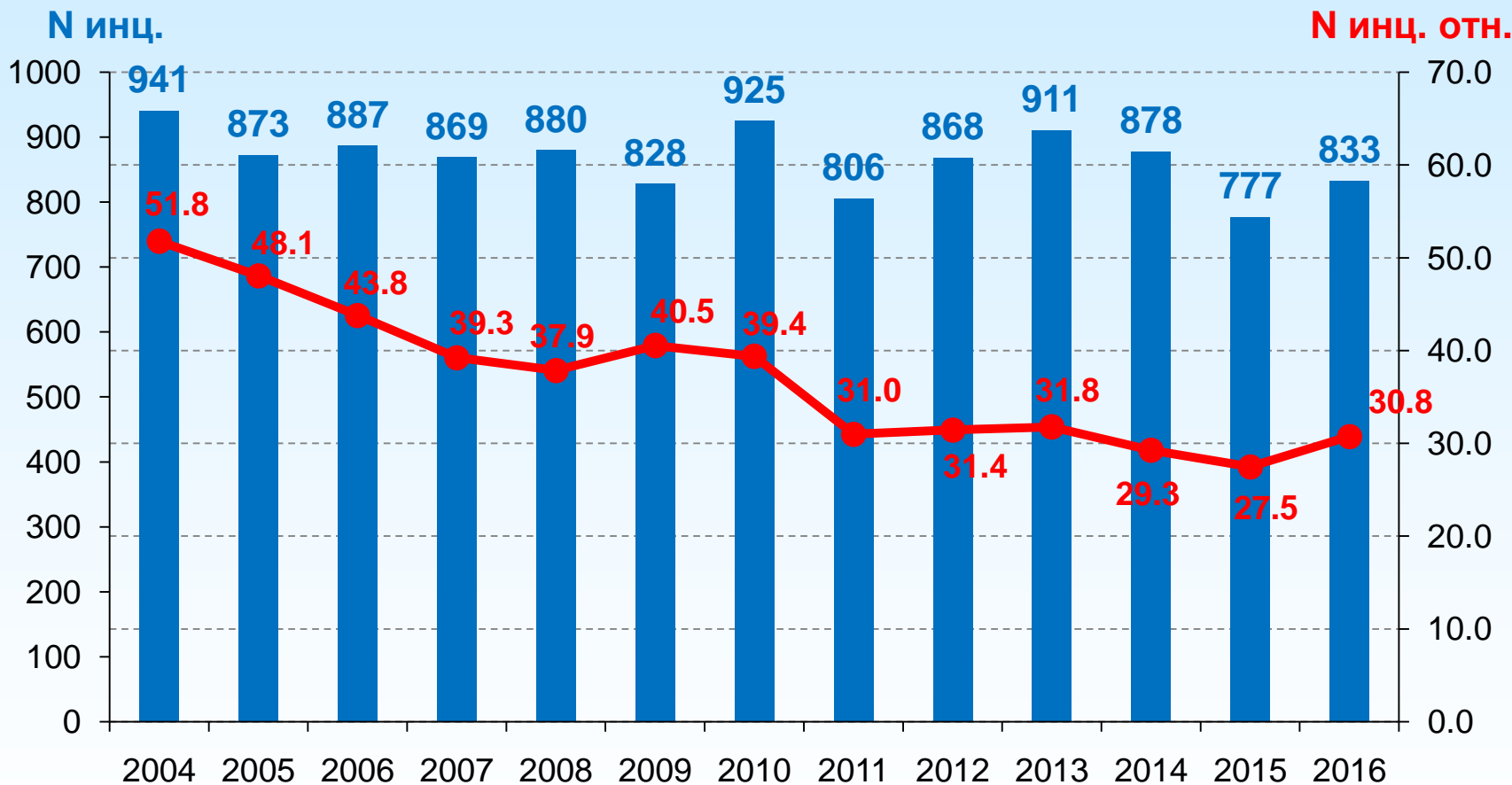


Министерство транспорта Российской Федерации  
Федеральное агентство воздушного транспорта

**РОСАВИАЦИЯ**



# Абсолютное и относительное число инцидентов с воздушными судами коммерческой авиации



■ Число инцидентов  
● Н инц. отн. (на 100 тыс. часов)

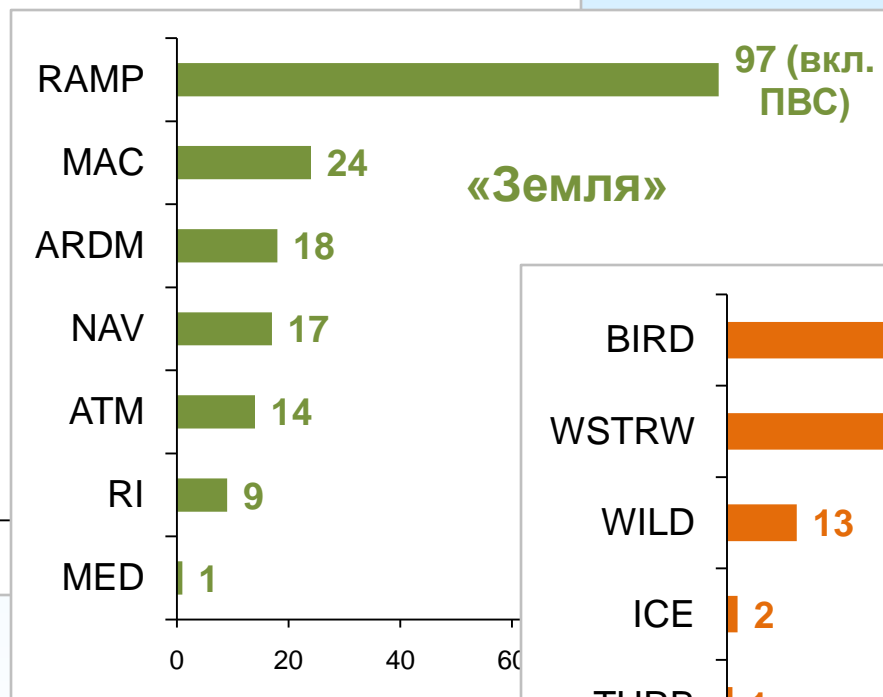
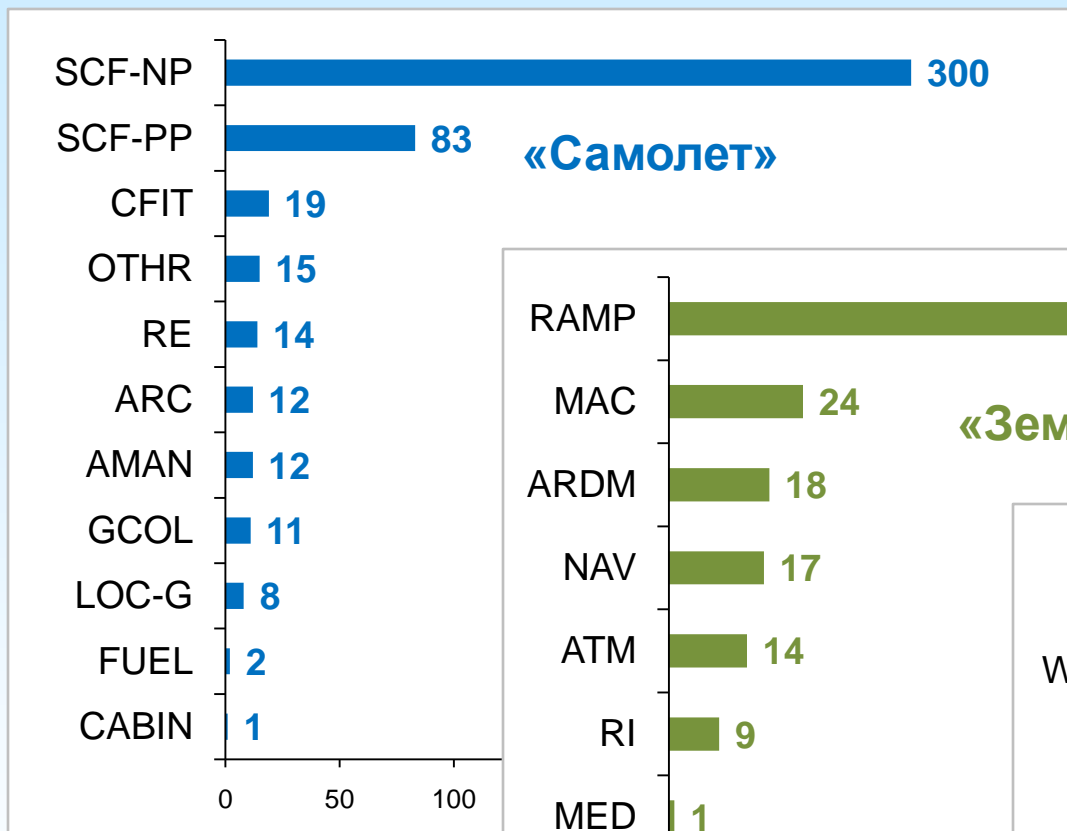


Министерство транспорта Российской Федерации  
Федеральное агентство воздушного транспорта

**РОСАВИАЦИЯ**



# Категории инцидентов (2016 год, самолеты, коммерческая авиация)



## 2. ЦЕЛЬ РАССЛЕДОВАНИЯ ИНЦИДЕНТОВ



Министерство транспорта Российской Федерации  
Федеральное агентство воздушного транспорта

**РОСАВИАЦИЯ**



# Культура предоставления данных

Национальная культура (сфера правоприменительной деятельности) устанавливает особые требования к предоставлению данных о безопасности полетов.

Непонимание этих требований приводит к конфликтам интересов:

- ! Расследование инцидента – это не средство инспектирования организации, а инструмент установления пробелов как в государственной программе обеспечения безопасности полетов, так и в СУБП организации.
- ! Результаты расследований инцидентов должны использоваться при инспектировании организаций для оценки реализации мероприятий по безопасности полетов и оценки действенности СУБП.
- ! Передача сообщения об инциденте не означает признание неспособности организации обеспечить безопасность полетов. Однако культура, исходящая из "абсолютного отсутствия вины", не только неразумна, но и практически невозможна. Система отчетности не будет эффективной, если будет препятствовать адекватным мерам наказания.



# 3. ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЕ ДЕЙСТВИЯ ПОСЛЕ ИНЦИДЕНТА



Министерство транспорта Российской Федерации  
Федеральное агентство воздушного транспорта

**РОСАВИАЦИЯ**



# Особенности организации первоначальных действий после инцидента

## Давление со стороны эксплуатанта ВС или оператора аэродрома с целью восстановления нормальной работы после устранения последствий инцидента

- Требуется обеспечить сохранность записей полетных данных и документирование информации, которая может быть утрачена.
- После завершения необходимых первоначальных действий выдать разрешение на продолжение эксплуатации ВС, учитывая при этом, что решение вопросов восстановления летной годности ВС и продолжения работы персонала не входит в задачи расследования.

## Сложности с получением помощи при проведении первоначальных действий

- Сразу после получения информации об инциденте следует установить взаимодействие с руководителями подразделений, ответственных за обеспечение безопасности полетов (начальниками инспекций по безопасности полетов).





# Замер коэффициента сцепления

1. ВПП должна быть закрыта для выполнения любых работ
2. Если замер проводится в присутствии государственного инспектора, отсутствие КВС (члена экипажа) не должно задерживать начало работ
3. Перед началом замера убедиться в том, что давление в тормозном колесе тележки соответствует ТУ
4. Методика замера:

**Первый замер:** по технологии принятой в аэропорту

**Второй замер:** на расстоянии от осевой линии, учитывая колею шасси самолета

**Третий замер:** по необходимости



Тип ВС	Расстояние между внешними кромками внешних колес основного шасси, м
Ил-76	8,2
Ту-154	12,4
Ту-204/214	7,82
RRJ-95	5,74
Як-42	6,5
Ан-24/Ан-26	8,8
А-319/320/321	8,7
CRJ-100/200	4,0
Боинг-737CL	6,4
Боинг-737NG	7,0
Боинг-747	12,6
Боинг-757	8,6
Боинг-767	10,9
Боинг-777	12,9
DHC-8-400	8,0
Л-410	4,0



# Состояние ВПП / РД

1. Зафиксировать метеоусловия на момент события, время начала и завершения работ по осмотру ВПП
2. Регистрация состояния ВПП: площадь, толщина и характер загрязнения (снег, слякоть, вода). Использовать измерительные средства, видео- и фото- съемку (высокого разрешения)
3. Если возникают сложности с определением площади загрязнения, произвести замер Ксц двигаясь не по прямой, а по участкам с наименьшим Ксц.
4. Фиксировать все факты выявленные при осмотре ВПП, на которые было обращено внимание в ходе осмотра.



# Фото- и видео- съемка

1. Сделать фотографии в месте схода самолета с искусственного покрытия:

- в направлении «на место приземления»
- в направлении «на самолет»

В зависимости от обстоятельств, сделать такие фотографии в местах схода левой и правой опоры шасси.

2. Если есть возможность:

- сделать фотографии «вид сверху»
- сделать видеосъемку, двигаясь по следам от места приземления до места схода или места остановки самолета на грунте.



# Состояние ВС

1. Убедиться в том, что речевой самописец не работает. Для ВС иностранного производства попросить ИТП выключить АЗС CVR и FDR. Изъять QAR.
2. Произвести осмотр состояния авиашин:
  - состояние протектора;
  - локальные потертости;
  - давление в пневматиках;
  - замерить глубину погружения колес в грунт
3. Произвести внешний осмотр самолета сделать фотографии повреждений (в высоком разрешении). Стараться не делать очень крупных планов.



# 4. ПРОЦЕСС РАССЛЕДОВАНИЯ



Министерство транспорта Российской Федерации  
Федеральное агентство воздушного транспорта

**РОСАВИАЦИЯ**



# Формирование комиссии и план работы

Необходимо:

1. При формировании комиссии избегать возможности возникновения конфликта интересов и нарушения принципа независимости расследования. Как правило, состав комиссии из 3 – 5 человек является достаточным.
2. Учитывать масштабы, рамки и сложность расследования.
3. Установить приоритеты, которых следует придерживаться, имея в виду, что в течение небольшого срока после начала расследования инцидента некоторые данные, полученные при первоначальных действиях, потребуются дополнить, уточнить или изучить более детально.
4. Определить дополнительные источники информации, которая может быть важной для расследования.



Министерство транспорта Российской Федерации  
Федеральное агентство воздушного транспорта

**РОСАВИАЦИЯ**



# Проведение опросов

1. Опрос – это не допрос.

Целью опроса должно быть предупреждение авиационных происшествий и инцидентов, а не выявление виновных или причастных к случившемуся.

2. К опросу необходимо тщательно готовиться.

3. При подготовке вопросов необходимо исходить из цели получения дополнительных сведений, которые не могут быть взяты из других источников, а также для уточнения данных бортовых и наземных регистраторов.

В отличие от авиационного происшествия, при расследовании инцидента предоставляется хорошая возможность получить ценную информацию от лиц, вовлеченных в расследуемый инцидент.





# Подготовка отчета

1. Основной раздел отчета – раздел «Анализ».
2. Отчет по расследованию – это не отчет по результатам инспекционного контроля (надзора). Задача комиссии не перечислить в отчете выявленные нарушения правил подготовки, выполнения или обеспечения полетов, а установить причины этих нарушений.
3. Не следует перегружать отчет подробностями, которые не имеют никакого отношения к анализу и причине события. Например, описанием работ, выполненных на воздушном судне для восстановления его летной годности после отказа или неисправности, приведшей к инциденту.
4. Цель расследования – принятие мер по предотвращению АП (инцидентов) в будущем. Поэтому разделу «Рекомендации» следует уделять такое же внимание, как и разделам «Анализ» или «Заключение».  
Как правило, при хорошо проработанном разделе «Анализ» не возникает сложностей с подготовкой раздела «Рекомендации».



# Конфликты интересов при расследовании инцидентов в зоне ответственности аэродромов

Семинар по безопасности полетов,  
Москва, Внуково, ноябрь 2017 года



Министерство транспорта Российской Федерации  
Федеральное агентство воздушного транспорта

**РОСАВИАЦИЯ**

