



**ФВР**

ФЕДЕРАЦИЯ  
ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛЬНОГО  
СПОРТА РОССИИ

# **Отчет о безопасности полетов свободных аэростатов в РФ за 2020**

27 марта 2021 г.



# Основные данные



2016-2019	Авиационные события	2020
0	Авиационные происшествия с ЧЖ	0
10	Аварии (АПБЧЖ)	3
24	Серьезные авиационные инциденты	5
17	Авиационные инциденты	12

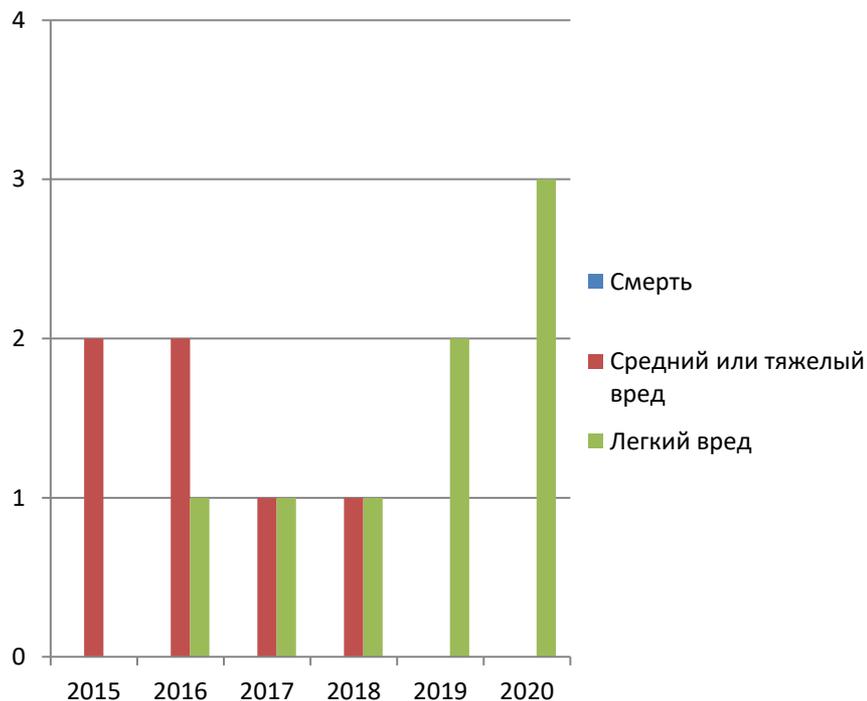
2016-2019	Жертвы и потерпевшие	2020
0	Гибель людей	0
6	Средний или тяжелый вред здоровью	0
8	Легкий вред здоровью	3

# Количество событий

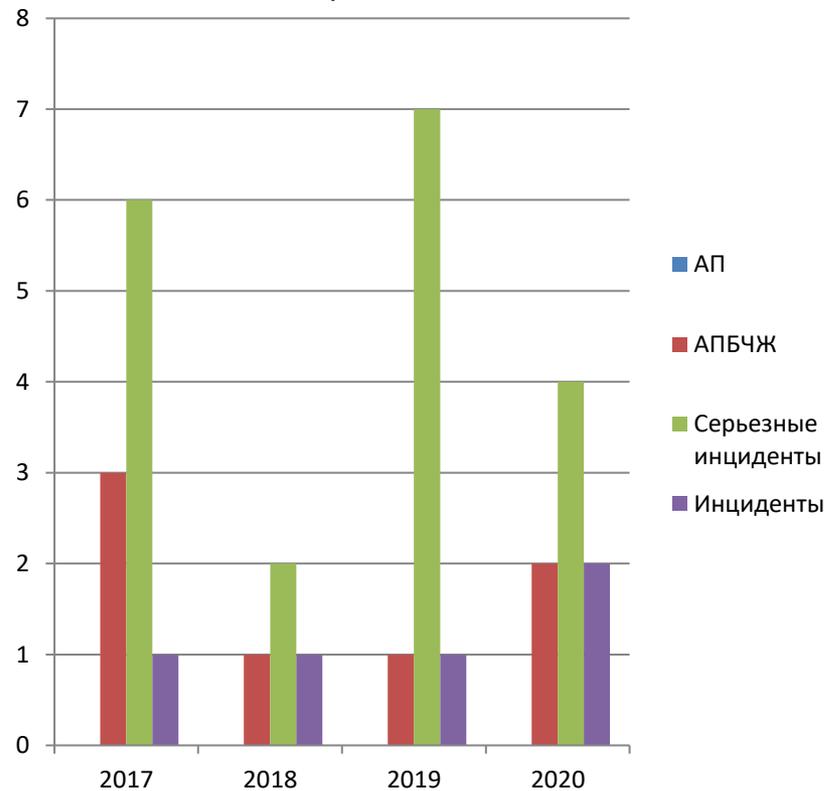


**ФВР**

Количество потерпевших,  
чел.



Количество произошедших  
событий, шт.



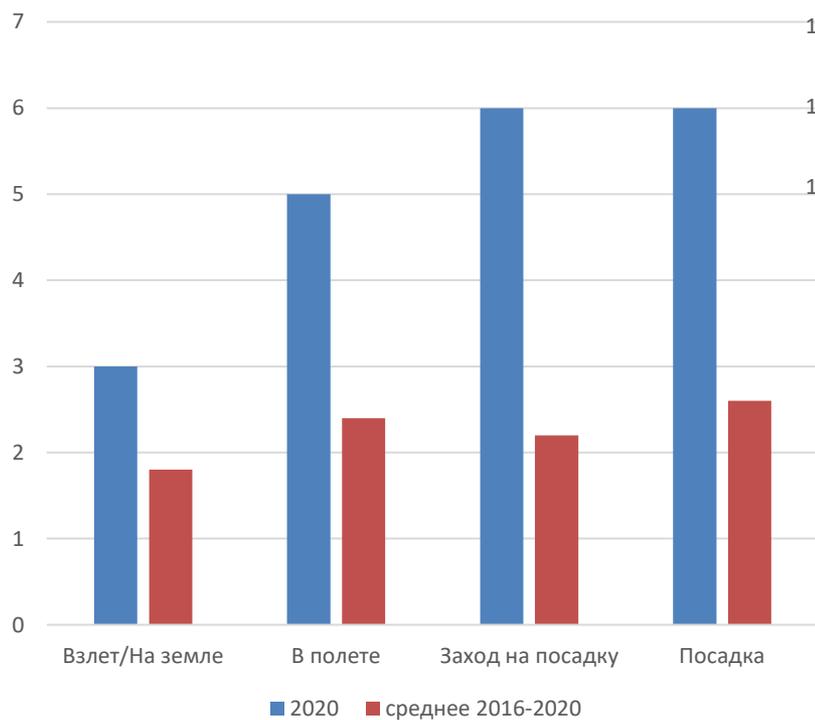


**ФВР**

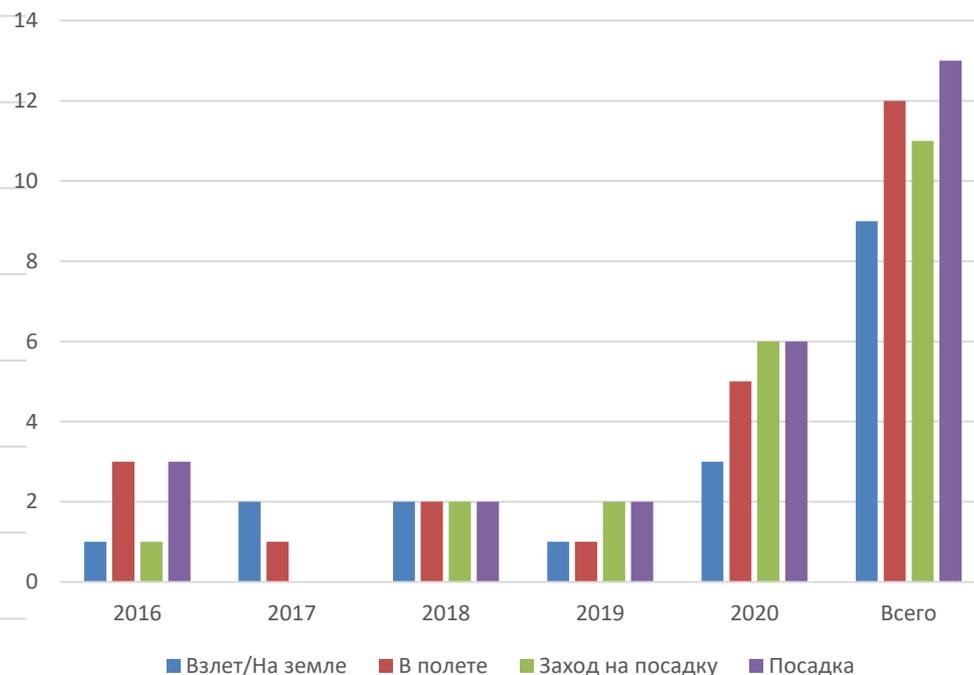
# Фазы полета

## Количество событий по фазам полета, шт.

АИ по фазам полета



Авиационные инциденты



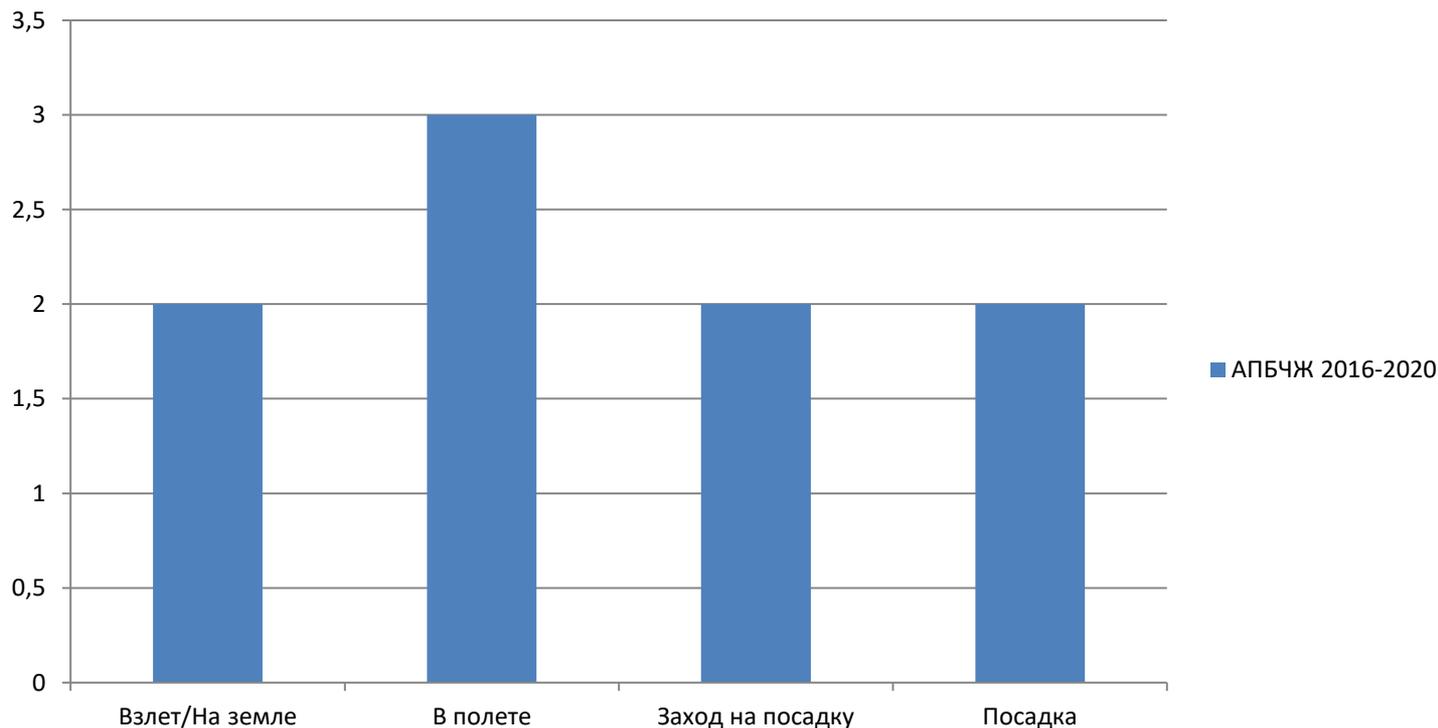
# Фазы полета



**ФВР**

**Количество событий по фазам полета, шт.**

**АПБЧЖ 2016-2020**



# Таблица областей рисков и аспектов безопасности 2020



**ФВР**

Fatal accidents АП – катастрофа	0								
Non-fatal accidents АПБЧЖ	3								
Serious incidents АИ – серьезный авиационный инцидент	5								
Incident АИ – авиационный инцидент	11								
Аспект безопасности	Общее число 2020 по каждой причине			Основные области рисков					
	АИ	Серьезный АИ	АПБЧЖ (авария)	Посадка/Заход на посадку	Столкновение с препятствиями в полете	Контроль аэростата в полете	Столкновение с землей	Окружающая среда аэростата	Столкновение в воздухе
<b>Управление аэростатом</b>									
Техника пилотирования		1		•			•		
Использование привязных ремней									
<b>Человеческий фактор</b>									
Планирование и принятие решений	2	2	1	•					
Ситуационная осмотрительность	8	1		•	•	•			•
Подготовка пилота									
CRM применительно к аэростатам									
<b>Технические</b>									
Разрушение элементов конструкции		1						•	
<b>Организационные</b>									
Брифинг пассажиров									
Наличие и применение законов и правил			2					•	

# Особенности возникновения событий по времени и месту



**ФВР**

- **Сезонные пики:**
- **Начало сезона.** В последние годы начало сезона приходится на Кубок вызова в НН, фестиваль в Самрау, попытки установления рекордов: это и в принципе более сложные полеты, и начало сезона.
- **Соревнования и фестивали.** Более сложные полеты на дальность, продолжительность, в предгорье – влекут рост числа инцидентов.
- **Высокий сезон.** Еще одна значительная группа событий – август, так называемый «высокий сезон», когда полеты идут день за днем, накапливается усталость, притупляется внимание к планированию полетов, в том числе по погоде.

# Характерные причины событий в 2020



- **Ситуационная осмотрительность/осведомленность.** Невнимательность, общая расслабленность, невнимательное выполнение процедур и правил, небрежность во многих аспектах, слишком ранняя расслабленность – «полет не закончен пока машина и прицеп не в гараже».
- **Планирование и принятие решений.** Планирование полета по погодным условиям. Одно АПБЧЖ произошло по причине попадания в холодный фронт, который был очевиден при предварительной метеоподготовке.
- **Конструкция аэростата.** Удивительно, но в последние годы появилась группа событий, связанная с разрушением аэростата в полете. Это прежде всего касается тех новых элементов и материалов, которые производители применяют. В этом году случился разрыв рукава горелки, такие типы рукавов применялись многие годы.

# Пилотам



Настоящий отчет – это совокупность тех событий, о которых мне удалось узнать, или о которых рассказали. Но безусловно, этот отчет – не полный.

Благодарю всех пилотов, которые не постеснялись предоставить информацию о налете и авиационных событиях.

Сбор информации – важная вещь, мы делаем в первую очередь для себя, для таких внутренних семинаров, чтобы оценить события, разобрать их, сделать выводы и дать рекомендации, подготовить методические материалы.

Никто за нами со стороны не следит, уверяю вас.

В результате анализа данных, например, о налете. Мы выходим на показатель налет на катастрофу, на АПБЧЖ, на серьезный авиационный инцидент. С позиции статистических данных мы можем вести диалог с контролирующими органами.

# Действия для ФВР, РО и клубов



- **Для ФВР:**
- Собирать отчеты по безопасности с описанием авиационных событий с каждого мероприятия ФВР;
- Более жестко и придирчиво подходить к контролю БП на мероприятиях;
- Ежегодно проводить анкетирование пилотов о налете и авиационных событиях;
- Создать и развивать систему добровольных сообщений об авиационных событиях;
- Делать максимально публичными (для пилотов и эксплуатантов) материалы по безопасности полетов;
- Подготовить публичный материал контрольных карт проверок, техники безопасности, пассажирских брифингов, удобный для печати, разместить на сайте;
- Проводить региональные семинары по БП через региональные федерации, например, при полетах в особых условиях (в горах, вблизи морей и т.п.).

# Действия для ФВР, РО и клубов по результатам анализа событий 2020 г.



**ФВР**

- **КОГДА МЫ ГОВОРИМ ОБ ОЦЕНКАХ РИСКА, ТО ИМЕЕМ В ВИДУ КОНТРОЛЬ РИСКА ПО КАЖДОМУ ИХ ФАКТОРОВ ОПАСНОСТИ НА ПРИМЕЛЕМОМ УРОВНЕ. ДЛЯ НАЧАЛА ЭТОТ УРОВЕНЬ – ПРИЕМЛИМЫЙ – НЕОБХОДИМО ЗАДАТЬ. НО ЗАДАТЬ МЫ НЕ МОЖЕМ, Т.К. СБОР СТАТИСТИКИ ВЕДЕТСЯ НЕДАВНО, ОНА НЕ ПОЛНОЦЕННА, ЧАСТЬ СОБЫТИЙ ЗАМАЛЧИВАЕТСЯ, ЧАСТЬ ПРОИСХОДИТ С «ПАРТИЗАНАМИ» И Т.П.**
- **ПО МОЕЙ ОЦЕНКЕ, К СОЖАЛЕНИЮ, В НАСТОЯЩИЙ МОМЕНТ РИСКИ ПО МНОГИМ – ИЛИ ПОЧТИ ВСЕМ - ФАКТОРАМ ОПАСНОСТИ - НАХОДЯТСЯ ВЫШЕ ПРИЕМЛИМОГО УРОВНЯ.**
- **Региональным федерациям, ведущим данный вид деятельности и аэроклубам:**
- Начните со своего клуба/федерации:
  - сделайте статистику по событиям за последние пять лет (иной период за который есть учет);
  - проанализируйте, задайте планку частоты событий и потенциального вреда от них, при которых вы сочтете работу вашей организации безопасной, а состояние – устойчивым.
- Проанализируйте, какие мероприятия внутри компании можно провести, чтобы снизить риски.
- Проведите хотя бы одно/несколько – вы обязательно увидите обратную связь со своими пилотами и техперсоналом» они будут вам благодарны!