



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

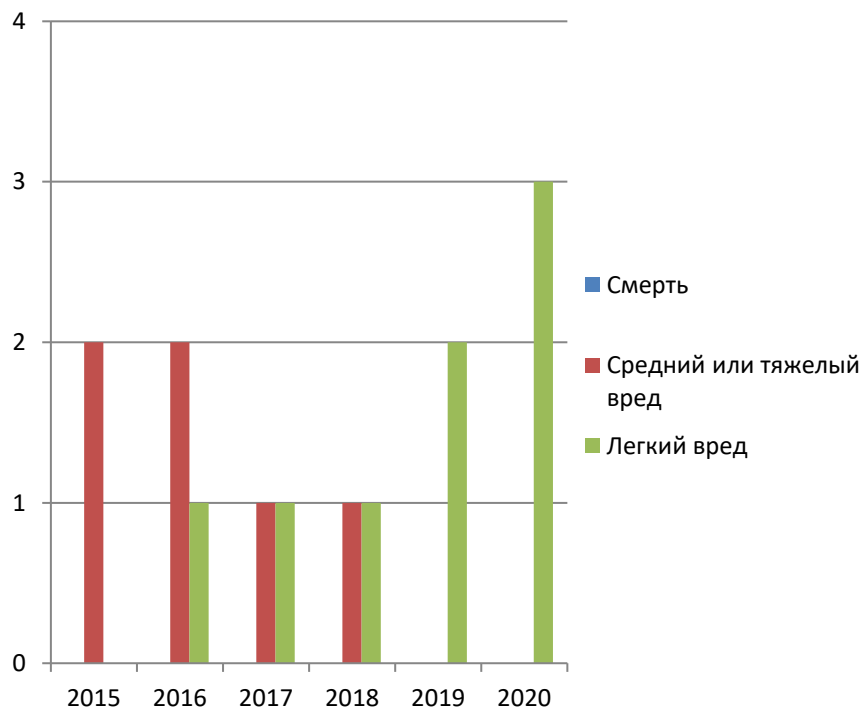
2016-2019	Жертвы и потерпевшие	2020
0	Гибель людей	0
6	Средний или тяжелый вред здоровью	0
8	Легкий вред здоровью	3

Количество событий

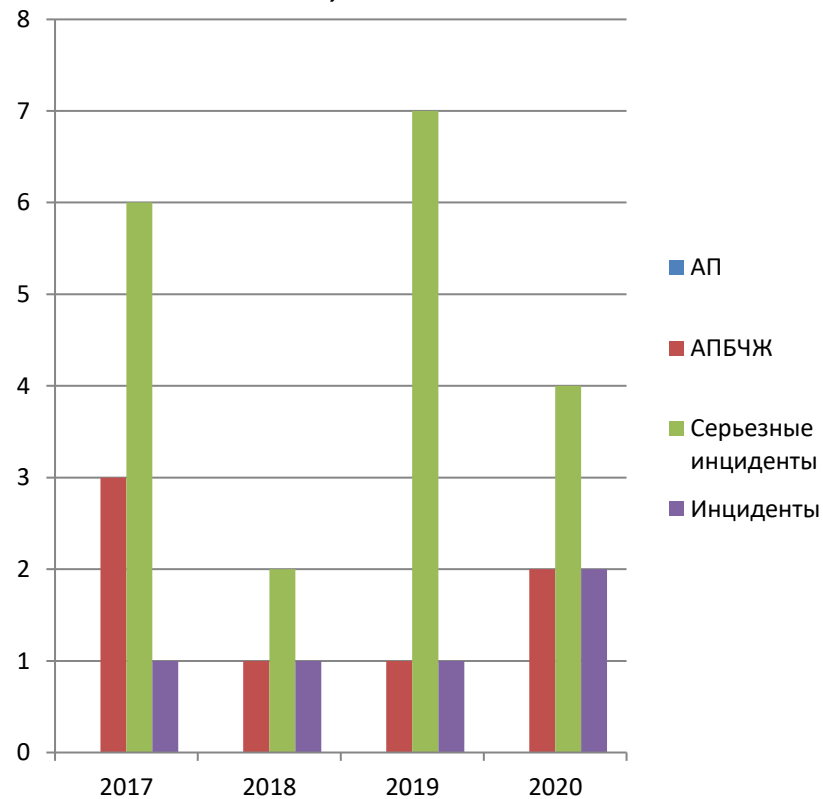


ФВР

Количество потерпевших,
чел.



Количество произошедших
событий, шт.



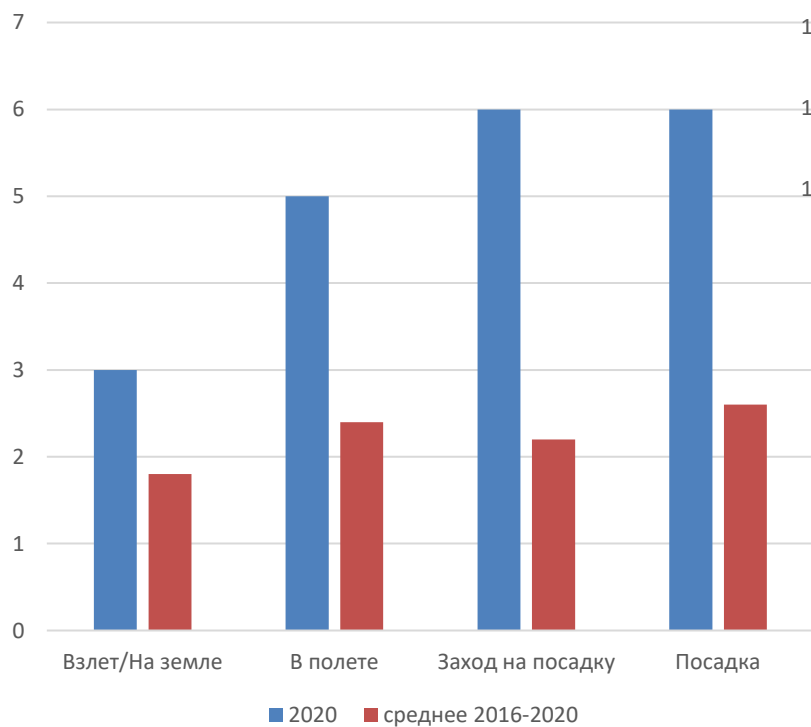


ФВР

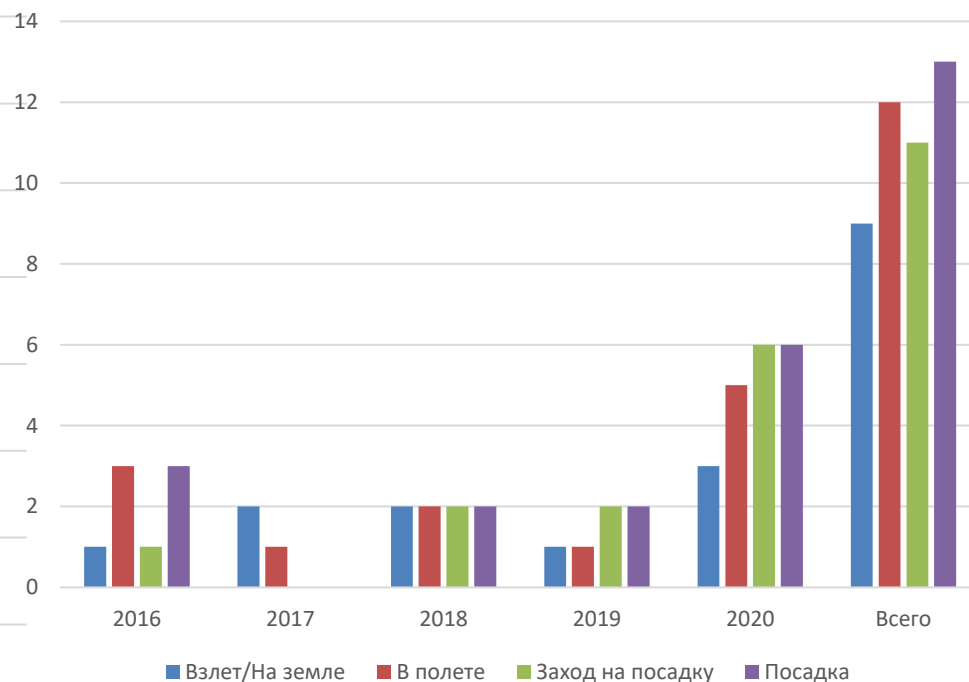
Фазы полета

Количество событий по фазам полета, шт.

АИ по фазам полета



Авиационные инциденты



Фазы полета



ФВР

Количество событий по фазам полета, шт.

АПБЧЖ 2016-2020

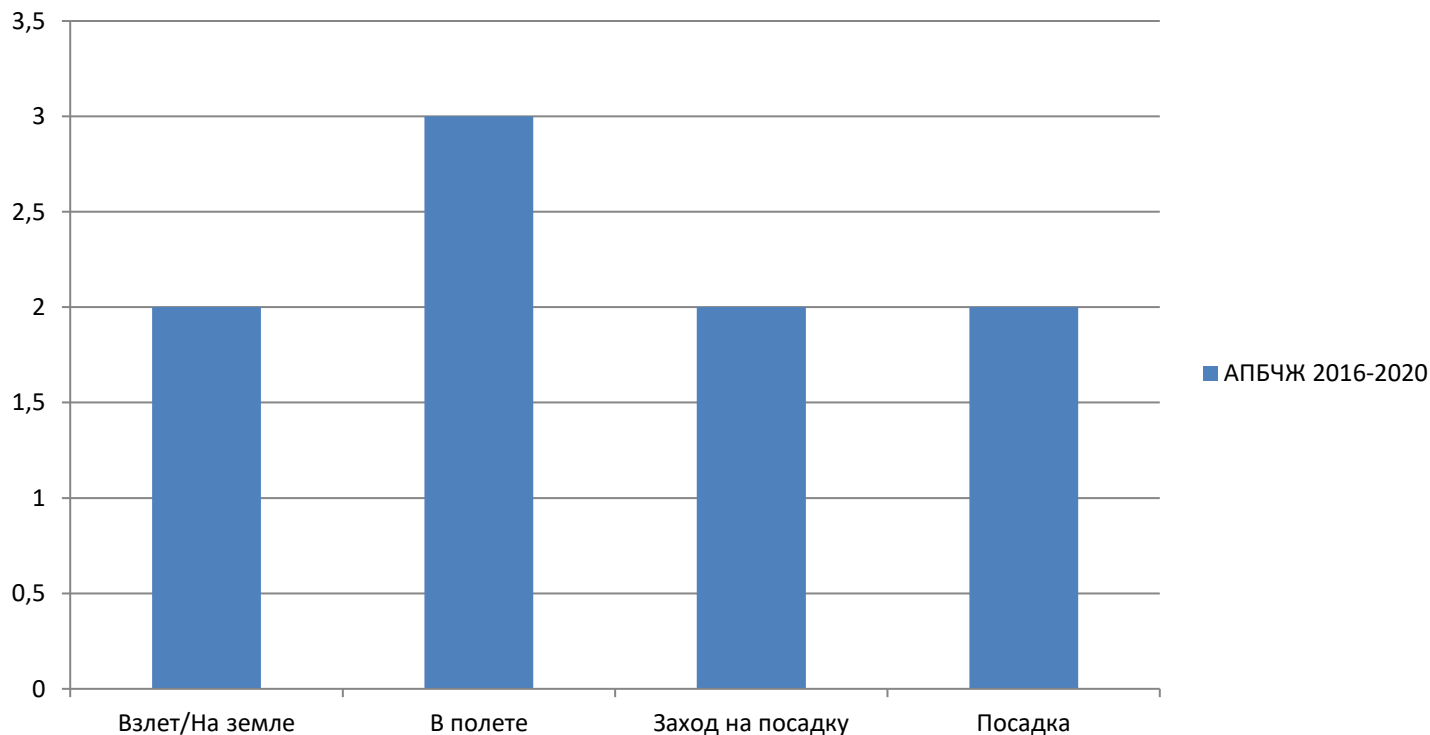


Таблица областей рисков и аспектов безопасности 2020



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
Управление аэростатом									
Техника пилотирования		1		•			•		
Использование привязных ремней									
Человеческий фактор									
Планирование и принятие решений	2	2	1	•					
Ситуационная осмотрительность	8	1		•	•	•			•
Подготовка пилота									
CRM применительно к аэростатам									
Технические									
Разрушение элементов конструкции		1						•	
Организационные									
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!