

25 Июнь 2018

АУДИТ ПОЛЁТОВ: ВАЖНА КАЖДАЯ МЕЛОЧЬ



У лётчиков в ходу поговорка: «Много летаешь – лучше летаешь, лучше летаешь – дольше живёшь». В Межгосударственном авиационном комитете (МАК), где занимаются расследованием авиакатастроф, говорят: «Судить об уровне аварийности можно только с учётом налёта». Налёт – это то время, которое лётчик провёл в воздухе. По нормам должно быть 600–700 часов в год.

Является ли количество лётных часов основополагающим, и почему всё-таки в России так часто падают вертолёты? Эти вопросы деловой журнал ТОЧКА ОПОРЫ <https://www.to-inform.ru/> задал Александру Черкасову, президенту Аудиторского Центра «Оценка Рисков» (АЦОР). За 17 лет работы АЦОР в РФ/СНГ ни в одной из аудированных им авиакомпаний не было авиакатастроф, авиапроисшествий и инцидентов с аудированными и рекомендованными его экспертами самолётами, вертолётами, лётным и техническим составом.

Увы, но сегодня попытки улучшить ситуацию с безопасностью полётов в России не приносят желаемого результата. За последние годы крушение вертолётов, перевозящих вахтовиков, увеличилось в разы: падение вертолётов Ми-8Т 26 ноября 2015г. в г.Игарке и 21 октября 2016г. в районе Уренгоя стали самыми чудовищными, но, к сожалению, не единственными катастрофами. Только в них пострадали 47 человек: погибли 25 нефтяников и 6 членов экипажей, 16 нефтяников получили тяжёлые увечья! А количество людей, которых заделали эти катастрофы (родные, близкие, друзья, товарищи по работе), и не сосчитать. Не говоря о моральном ущербе, нанесённом и без того невысокому авторитету российской гражданской авиации, который представлен Росавиацией РФ (ФАВТ). В России вертолётные компании каждый месяц выполняют десятки рейсов по перевозке нефтяников. Это самые разные отечественные компании – от всемирно известной «ЮТэйр-ВУ», до мало кому знакомых, например, таких как ООО АК «Авиа-Сибирь», имеющей 2 вертолёта Ми-8Т, которые регулярно, в течение 8 месяцев, падают то в 6-ти, то в 30-ти метрах от края посадочной площадки, с сопутствующим отрывом хвостовой балки. И это ещё хорошо, что пока по её вине не погиб ни один человек, хотя в одном случае пострадали трое пассажиров, в другом – один.

– Александр Николаевич, почему за последние годы авиапроисшествия в вертолётных компаниях значительно участились? Неужели предотвратить сложнее, чем пожинать плоды уже произошедшей катастрофы?

– Как сообщает РИА Новости со ссылкой на МЧС России, в первом квартале 2018г. на территории России количество авиационных катастроф увеличилось по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года в четыре раза, а число погибших людей – в 16 раз. В первом квартале этого года в стране зарегистрированы четыре авиационные катастрофы, одна из которых – федерального уровня, а в 2017г. – одно крушение воздушного судна. За этот период (по данным МЧС), с начала текущего года в результате авиакатастроф в России погибли 80 человек и еще 85 пострадали (в 2017г. – 5 и 5 соответственно).



А.Н.Черкасов на аудите вертолѐта авиакомпании ПАНХ

По данным спасателей, количество погибших в авиационных катастрофах в России в 2017г. уменьшилось по сравнению с предыдущим годом почти на 76,7%, а пострадавших в них – на 74%. Число пострадавших за этот период снизилось на 74% (соответственно, 43 и 166 человек в 2017 и 2016гг.).

Больше всего авиационных происшествий и катастроф произошло на территории Приволжского и Центрального федеральных округов (по 25%), меньше – в Дальневосточном и Южном ФО (по 10%). Наибольшее количество инцидентов с самолѐтами зарегистрировано в Центральном и Приволжском федеральных округах (по 28%), а с вертолѐтами – в Приволжском ФО (40%).

Самая высокая аварийность в 2017 году была у самолѐтов Х-32 «Бекас», Як-52 и Ан-2, а также у вертолѐтов Ми-2, Robinson R44, Bell-407 и 206, ЕС-120.



Аудированный Аудиторским Центром «Оценка Рисков» вертолёт Ми-8МТВ-1 RA-25114 авиакомпании ПАНХ совершает посадку на вертолётную площадку трубоукладчика Pioneering Spirit компании Allseas Group на Чёрном море по проекту Турецкий поток

Что касается вертолётов: в 2015г. относительный показатель аварийности на вертолётах по авиационным происшествиям и катастрофам – самый высокий за период 2011–2018гг : 11 авиапроисшествий (в т.ч. 5 катастроф) – 7 АП с вертолётами связаны с нарушениями, ошибочными и неграмотными действиями экипажа при пилотировании ВС, в 3-х событиях имели место отказы авиационной техники, одно АП связано с неблагоприятным внешним воздействием. Статистические данные подтверждают нашу правоту, что «ужесточать стандарты, определяющие требования к эксплуатации авиационной техники подрядных организаций» (как собирается делать Роснефть), нет смысла, потому как по отказам авиационной техники совершается всего 24% АП. Также нет смысла в принятом решении Роснефти об «ужесточении стандартов, определяющих требования к обучению и подготовке пилотов к экстремальным ситуациям с помощью специальной тренажёрной техники». Но, 70% АП и катастроф российских вертолётов связаны с нарушениями, ошибочными и неграмотными действиями экипажа при пилотировании ВС, как правило, вне всяких экстремальных ситуаций. По информации МАК, АП с вертолётами происходят из-за попадания в метеоусловия, не соответствующие правилам визуальных полётов (ПВП). При этом экипажи не переходят на полёт по приборам (ППП) вследствие отсутствия навыков и психологической готовности, несмотря на формальные допуски части лётного состава к таким полётам. Невыдерживание экипажами безопасных высот и скоростей полёта приводят к АП типа CFIT – столкновение с землёй в управляемом полёте. Помочь в предотвращении подобных АП призваны системы раннего предупреждения близости земли типа СРПБЗ, EGPWS, TAWS. Однако практика расследования происшествий с вертолётами показывает, что зачастую экипажи не имеют подготовки к эксплуатации данных систем и не включают их, кроме того, для удалённых районов отсутствуют базы данных подстилающей поверхности. Значительная доля АП связана с отсутствием обучения пилотов к полётам по приборам, сознательным снижением до высоты ниже безопасной, выполнением маневрирования на малой высоте, потерей пространственной ориентировки при полёте над водной и заснеженной поверхностями, приводящими к сваливанию ВС или столкновению с земной/водной поверхностью в управляемом полёте. Анализ причин катастроф и авиапроисшествий наводит на мысль о том, что многие правила лётной и технической эксплуатации не выполняются личным составом. А происходит это либо сознательно, либо, что вызывает особую тревогу, вследствие непонимания сути самих этих правил не только лётным составом, но и их руководителями, в первую очередь генеральными директорами и их заместителями по организации лётной работы (ОЛР). Мы в этом убедились, проводя многочисленные аудиты авиакомпаний и авиапредприятий. Особенно это ярко проявляется при изучении содержания более чем 40 «Руководств по производству полётов» (РПП) авиакомпаний. Не встречалось нам ещё ни одного РПП, по тексту которого эксперты АЦОР не написали бы значительное количество замечаний.

– Но ведь есть определённые алгоритмы безопасных авиaperевозок. МАК в своих рекомендациях главам авиационных администраций чётко указывает, что нужно обеспечить, разработать и внедрить для безопасности полётов.

– Вы правы, но обратите внимание на стиль этих рекомендаций – «создать», «разработать», «внедрить», «организовать», «установить персональную ответственность»... Всё это уже было и рекомендуется в каждом отчёте по расследованию катастрофы или АП. Но, увы, поздно – ЧП произошло и люди пострадали. В работе руководящего состава и лётных служб в 40 авиакомпаниях нет индивидуальной конкретики, которая бы касалась персонально каждого члена экипажа ВС.



А.Н.Черкасов на аудите вертолётов компании «ЮТэйр-ВУ» в Сальме

АЦОР выявляет несоответствия, касающиеся налёта, текущей и периодической подготовки лётного состава, участия членов экипажей ВС в авиационных происшествиях и степень вовлечённости каждого члена экипажа в АП во время проведения аудита, т.е. до принятия решения о рекомендации данного эксплуатанта заказчику. Например, из 35 допущенных лётным составом авиакомпании «XXX» за полугодие отклонений 32 были скрыты за формулировкой «другие нарушения», хотя все они указаны в общей массе допущенных нарушений. Однако в «Анализах по безопасности полётов» и ОЛР многие руководители перестали указывать содержание и обстоятельства допущенных нарушений, их количество, даты, фамилии КВС, номера бортов и маршруты полётов. Это говорит о том, что заместитель руководителя по ОЛР действует по принципу «как бы кого не обидеть». Это не анализ, как таковой, это просто статистика. Анализ – это когда мы видим, что командир Иванов И.И. в течение месяца имеет 4 замечания «Нет проверки РВ перед полётом» и руководитель по ОЛР принял меры (временное отстранение от полётов, направление на учёбу, внеочередная проверка в полёте с пилотом-инспектором и т.д.). АЦОР не будет рекомендовать данного КВС для использования заказчику до тех пор, пока не получит подтверждение от зам. руководителя по ОЛР об исправлении КВС своих ошибок. Также, когда наши эксперты выявляют в отчёте запись «Отклонения в эксплуатации систем – 12 замечаний», просят руководство разъяснить, какие это были нарушения и что по каждому нарушению было сделано?. Иначе нельзя – слишком велики риски возникновения ЧС в воздухе, поэтому нашим заказчикам до получения полной ясности эти пилоты – эксплуатанты не могут быть рекомендованы. А половина «Отклонений в эксплуатации систем» происходит из-за неграмотности пилотов и неумения, вследствие этого, грамотно эксплуатировать системы ВС. Наш девиз—«АП легче предотвратить, чем пожинать его последствия».

– Расскажите, пожалуйста, о сотрудниках АЦОР.

– Среди наших аудиторов-экспертов нет случайных людей, все они годами работают в нашем Центре и проходят проверку при подтверждении им Аттестата аккредитации в качестве Органа по авиационному техническому аудиту раз в 3 года. Наши эксперты за 17 лет работы прошли через многое, что не только прибавило нам опыта, но и доказало надёжность наших методов работы. Нам уже не удивишь незакреплёнными дополнительными топливными баками в пассажирских кабинах, не законтуренными соединениями трубопроводов топливной, масляной и гидравлической систем, и другими, когда более серьёзными, когда менее, нарушениями. Преимущество экспертов-аудиторов АЦОР в том, что мы все – специалисты из Гражданской авиации, в отличие от так называемых собственных «аудиторов» Роснефти. Все специалисты АЦОР имеют огромный опыт работы в авиакомпаниях на разных должностях и с разными ВС, поэтому мы знаем, что нужно проверять в первую очередь. Нами проводится доскональное изучение и проверка всей необходимой документации, инструкций и приказов. И самое главное, мы работаем для нашего заказчика, поэтому

не закрываем глаза даже на мелочи. Если авиакомпания заинтересована в подряде на авиаперевозки/авиаработы, она дорожит нашей рекомендацией.

– Что даёт такой аудит заказчику?

– Как аккредитованный орган по техническому авиационному аудиту АЦОР по результатам аудита не отстраняет авиакомпанию, ВС, тот или иной лётный или технический состав – мы не надзирающий орган. Заказчику выдаются только рекомендации: как и при каких условиях можно эту авиакомпанию и её персонал использовать, какие нужно ввести ограничения по использованию ВС, лётного состава и ИТП с целью минимизации возможного риска. Как правило, руководство аудированных нами авиакомпаний адекватно реагирует на наши рекомендации, поскольку они чётко аргументированы и обоснованы, и в кратчайшие сроки принимают меры по ликвидации несоответствий и недостатков. Хотелось бы, чтобы заказчики при транспортировке своего персонала, при выполнении авиаработ, сами авиаперевозчики (эксплуатанты) поняли одну простую вещь – главная цель борьбы с аварийностью вертолётов и самолётов – сохранение жизни пассажиров и экипажа. А для этого необходимо получить объективную информацию о том, что представляет собой та или иная выбранная заказчиком авиакомпания. Они все имеют «Сертификат эксплуатанта коммерческих воздушных перевозок (КВП)», выданный соответствующими органами Росавиации, но одни падают, гробят людей и технику, а другие нет. Как это происходит, по каким причинам, мы неоднократно пытались донести до наших заказчиков. Ведь лучший способ уменьшить риск, сохранить жизни пассажиров и членов экипажей – проводить независимый авиационный аудит выбранного авиаперевозчика, компетентной независимой авиационно-аудиторской компанией, какой и является Аудиторский Центр «Оценка Рисков».

*Беседовала Юлия Кравченко
Аудиторский Центр «Оценка Рисков»
123154, г.Москва, б-р Генерала Карбышева,
д. 13 А, оф. 33.
тел.: +7 (495) 784 0662
e-mail: president@audit-center.biz
www.audit-center.biz*

Прочитано 144 раз
Поделиться...