



**Безопасность полетов. Итоги и перспективы
2011 г.**

Безопасность полетов в мире в 2011 г.

Самый лучший год

В коммерческой авиации на самолетах с пассажироместимостью более 13 пассажиров

28 катастроф	В среднем за 10 лет	30
507 погибших		785

Самый длительный период без жертв 100 дней. Закончился 01.02.2012

Безопасность полетов в государствах-участниках Соглашения

Самый худший год

В коммерческой авиации на самолетах при ~ 3% пассажирооборота (пкм) и 2% перевезенных пассажиров (млн. чел)

7 катастроф	- 25% мирового
153 погибших	- 30% мирового

FOR IMMEDIATE RELEASE

UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS
JOINS ICAO AS THE 120TH MEMBER STATE

MONTREAL, November 1970 -- The Government of the Union of Soviet Socialist Republics gave notice of its adherence to the Convention on International Civil Aviation on 15 October and thus becomes an ICAO Contracting State as of 14 November.

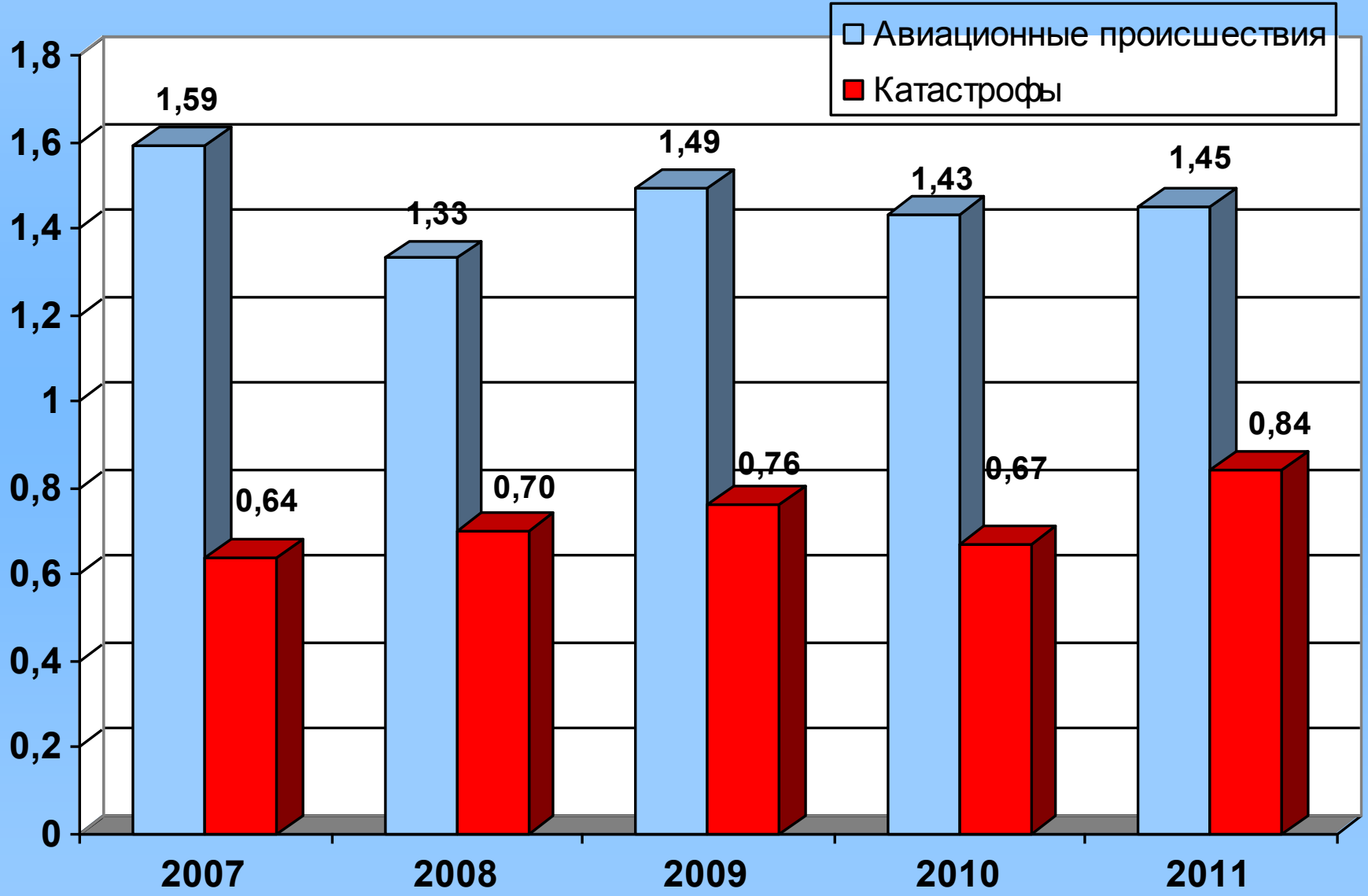
Aeroflot, the Soviet civil aviation organization, has 500,000 kilometres of air routes and presently serves 3,500 cities. In the USSR itself, Aeroflot has a network of 2,500 airlines. It is estimated that in 1970 Aeroflot will have served 80 million passengers, delivered 350,000 tons of mail and 2 1/2 million tons of air cargo. At present, Aeroflot is responsible for an estimated 25 per cent of the world's air transportation.*

The International Civil Aviation Organization (ICAO) was established in 1944 to assure the safe and orderly development of civil aviation and to promote worldwide co-operation among nations for the benefit of international air transportation. ICAO has its headquarters in Montreal and maintains six regional offices around the world.

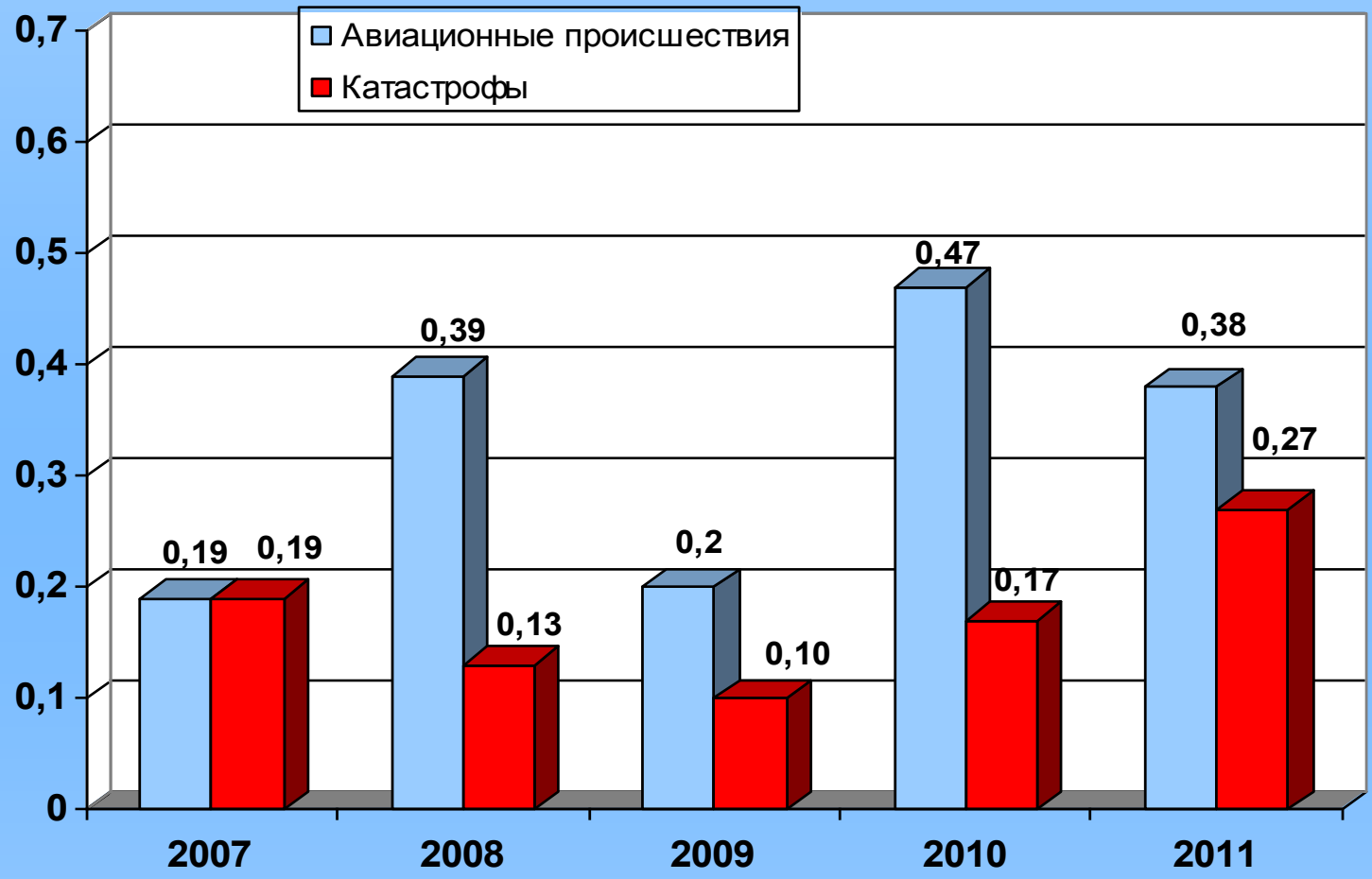
- END -

* Source: Aeroflot

Количество авиационных происшествий и катастроф на 100 тыс. часов налета на ВСЕХ воздушных судах в гражданской авиации государств-участников Соглашения, включая АОН

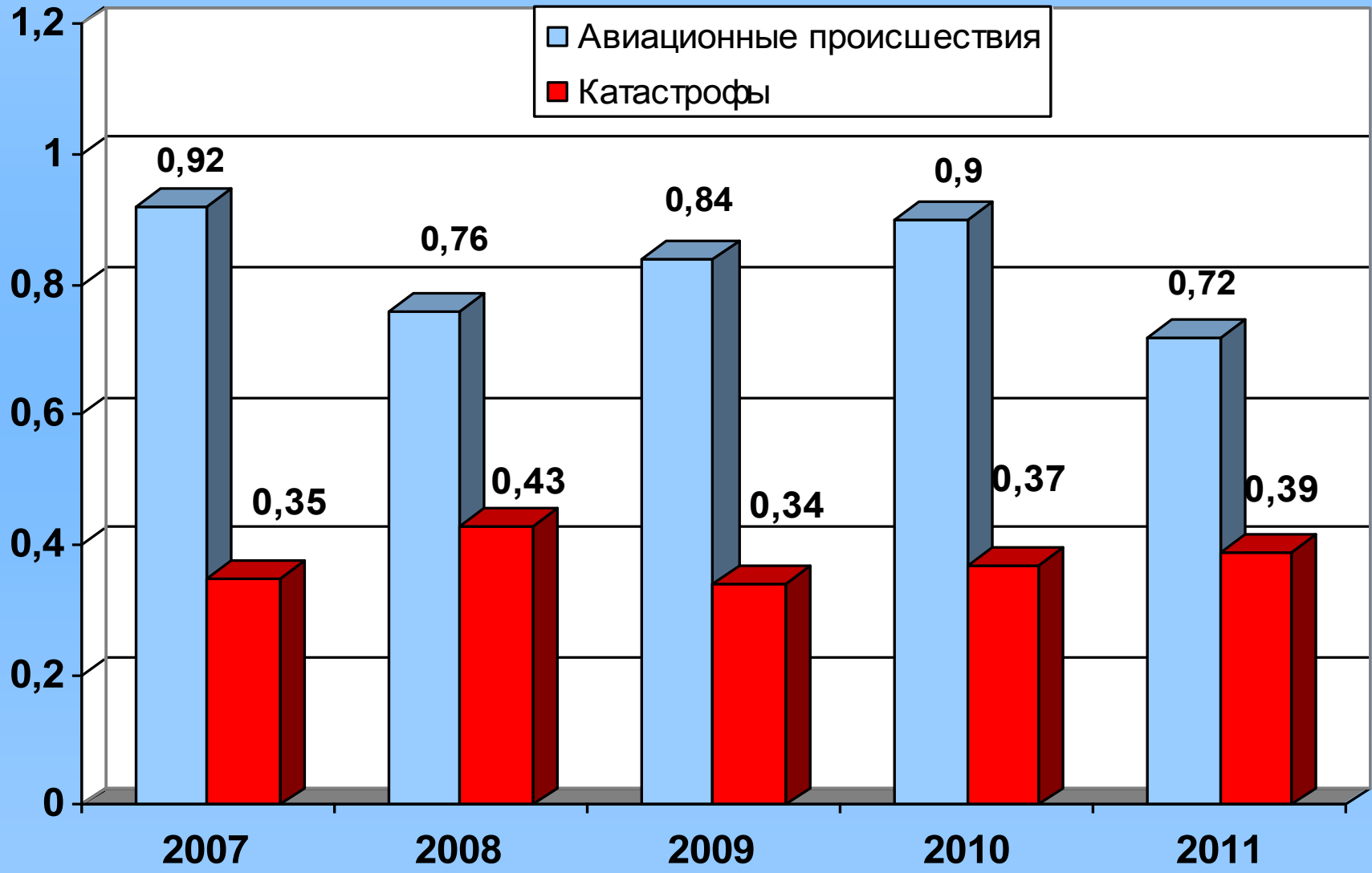


Количество авиационных происшествий и катастроф на 100 тыс. часов налета со **ВСЕМИ ТЯЖЕЛЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ САМОЛЕТАМИ** взлетной массой более 10 т в гражданской авиации государств-участников Соглашения



Ухудшение относительных показателей безопасности полетов на тяжелых транспортных воздушных судах при всех видах перевозок в 2011 г. обусловлено увеличением количества катастроф при выполнении регулярных и не регулярных пассажирских рейсов. При выполнении грузовых перевозок число катастроф не изменилось по сравнению с 2010 г.

Количество авиационных происшествий и катастроф на 100 тыс. часов налета на ВСЕХ воздушных судах в гражданской авиации государств-участников Соглашения БЕЗ АОН



Количество авиационных происшествий и катастроф на 100 тыс. часов налета с **ТЯЖЕЛЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ САМОЛЕТАМИ** взлетной массой более 10 т **ПРИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ** в гражданской авиации государств-участников Соглашения



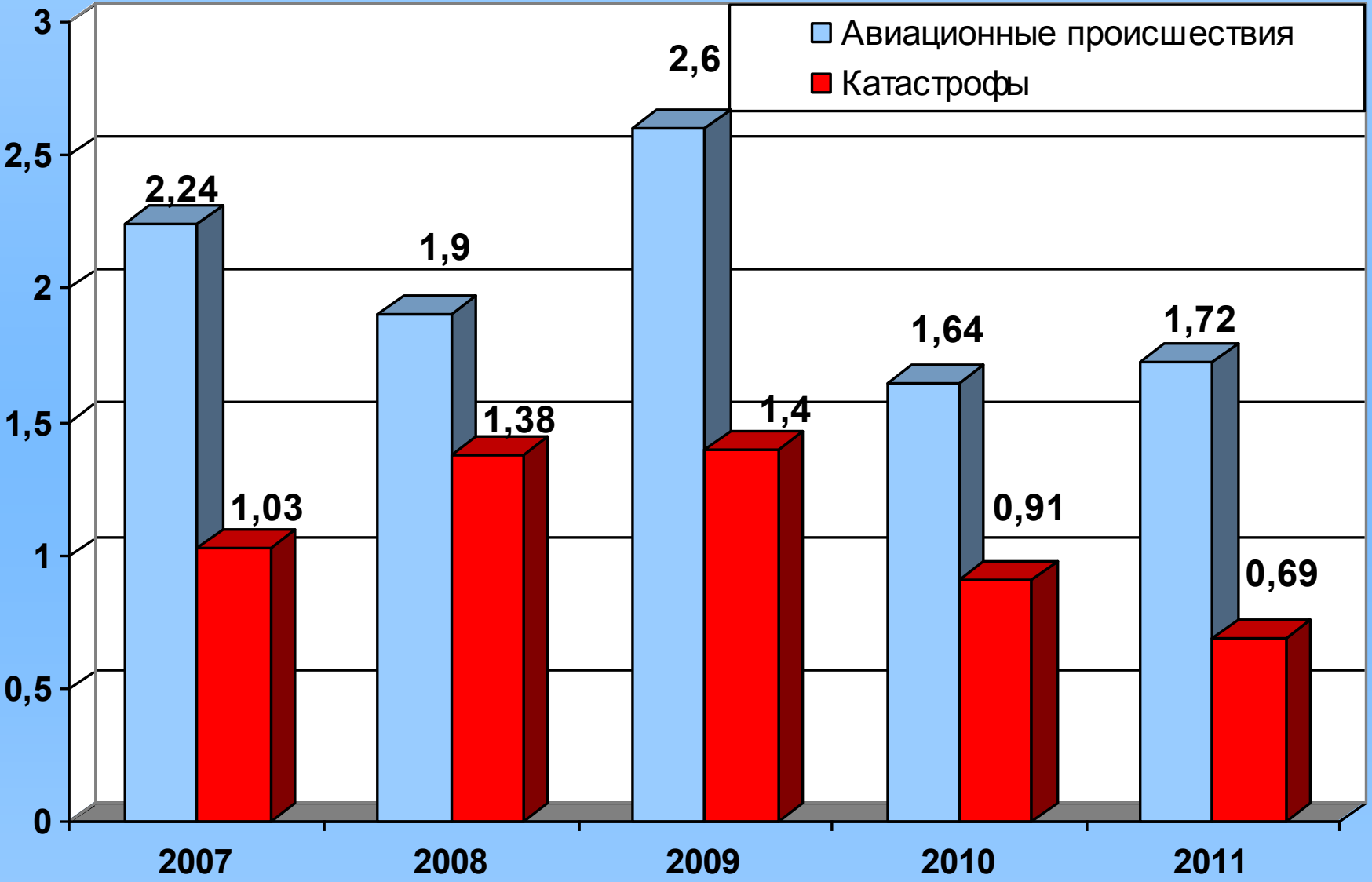
Относительный показатель аварийности при выполнении пассажирских перевозок на тяжелых транспортных самолетах в 2011 г. остался на уровне 2010 г., что является самым высоким за 5 лет по количеству АП, по количеству катастроф – показатель значительно увеличился и превзошел практически в 2 раза показатели последних пяти лет.

Количество авиационных происшествий и катастроф на 100 тыс. часов налета с САМОЛетами взлетной массой менее 10Т в гражданской авиации государств-участников Соглашения (БЕЗ АОН)



По количеству катастроф показатель 2011 г. является самым высоким за последние 5 лет.

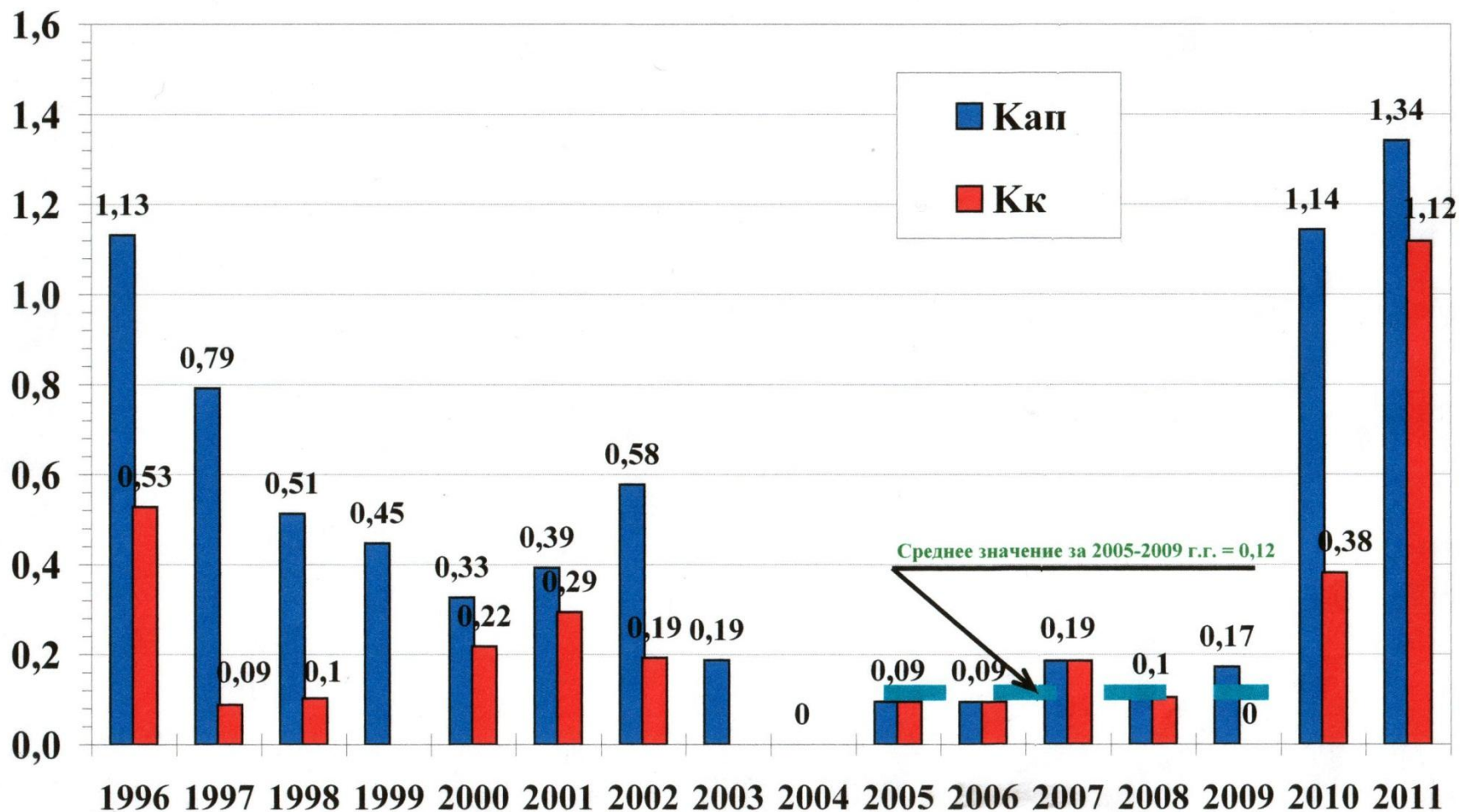
Количество авиационных происшествий и катастроф на 100 тыс. часов налета с **ВЕРТОЛЕТАМИ** в гражданской авиации государств-участников Соглашения (БЕЗ АОН)



За период 2007 – 2011 г.г. показатель аварийности в 2011 г. самый низкий по катастрофам, по АП этот показатель был лучше только в 2010 г.

Межгосударственный авиационный комитет

Самолеты 1-3 классов отечественного производства



Ключевые проблемы безопасности полетов в государствах-участниках Соглашения

- Обеспечение безусловного внедрения системы управления безопасностью полетов в авиакомпаниях. (Не изданы правовые акты определяющие госполитику в отношении создания СУБП. Принятие приемлемого уровня, внедрение СУБП на предприятиях ответственных за типовую конструкцию, введение прямой ответственности за БП старшего руководства предприятий).
- Повторяемость причин АП (в т.ч. CFIT, ALAR) Системные проблемы подготовки летного состава.
- Дефицит квалифицированных летных кадров. (средняя зарплата летного состава ведущих авиакомпаний 170 тыс. руб., ИТС 13,8 тыс. руб., летно-инструкторского 27,8 тыс. руб., проф.препод. 17,7 тыс. руб.)
- Недостатки в подготовке экипажей новых ВС, особенно западного производства, проблемы языковой подготовки. (Законодательство не регулирует вопрос языка эксплуатационной документации. Актуальность этой проблемы с каждым годом обостряется. В магистральном парке 69% самолетов западного производства, более 528 экз. в 2000 г. было 46).
- Стареющий парк, авторский надзор, поддержание летной ГОДНОСТИ. (Минтранс, Росавиация, Ространснадзор, Минпромторг не наделены функциями по выработке госполитики и нормативно-правовому регулированию в области ЛГ на этапе создания и производства авиатехники).
- Установка контрафактных комплектующих. (не в полной мере сформирована нормативно-правовая база для организации взаимоотношений разработчиков, изготовителей и эксплуатантов, что создает условия для развития рынка неаутентичных (неизвестного происхождения) ремонтов и деталей).