

ПРОТОКОЛ

Совещания IHST-CIS

Тема: Основные проблемы в развитии работы IHST-CIS

г. Москва

6 октября 2014 г.

Организатор совещания: Комитет АВИ по безопасности полетов

Место проведения заседания: г. Москва, малый конференц-зал гостиницы «Аэрополис»

Председательствующий на заседании: Аксютин Виктор Сергеевич

К участию приглашены компании: Литвин Э.Г. («Газпромавиа»),
Тюрин В.В. (РАОПА),
Рухлинский В.М. и Ячменев Г.А (МАК),
Мирзаянов Ф.М. (НП САП),
Антропов Д. В. и Алексеев А. П. («ЮТэйр-Вертолетные услуги)

На заседании присутствовали: Антропов Д.В. и Черныш В.В.(«ЮТэйр-Вертолетные услуги),
Тюрин В.В. (РАОПА),
Одинокин С.В. (СЗМЦПСГА),
Мирзаянов Ф.М. (НП САП),
Аксютин В.С., Калачев А.Я., Лямец Л.В. (АВИ).

Протокол выслан: всем приглашенным, участникам совещания, членам IHST-CIS.

Рассмотрены следующие вопросы:

1. Основные проблемы в развитии работы IHST-CIS.

В.С. Аксютин напомнил о том, что в рамках IHST во всех странах-участниках этого проекта работа строится на выполнении рекомендаций анализов по безопасности. Для этого создаются две группы - группа анализа и группа внедрения. Группа анализа занимается выявлением проблемных вопросов в области безопасности и выработкой рекомендаций по принятию неотложных мер на основе обработки данных, полученных путем повторного анализа отчетов об АП с использованием методики, разработанной IHST. Группа по внедрению занимается обработкой предложений по улучшению безопасности, разработанных аналитической группой, разрабатывает на их основе рекомендации для вертолетной индустрии и властей с учетом их эффективности, согласовывает предложения с авиационными властями, участвует в подготовке нормативных документов по внедрению принятых предложений, оказывает методическую помощь предприятиям промышленности и эксплуатантам по их внедрению, осуществляет мониторинг внедрения предложений по улучшению безопасности.

Для работы по этим двум направлениям на совещаниях в январе 2013 года были заявлены соответствующие группы в составе IHST-CIS, однако, следует признать, что работа, которая

предполагалась для этих групп, не состоялась в требуемом для РФ и других стран СНГ объеме и качестве. Комитет АВИ по БП и впредь готов активно работать в поддержку целей, заявленных при формировании IHST-CIS, однако без развития работы по двум названным направлениям невозможно говорить о системном подходе к работе над повышением уровня безопасности, а значит и о полноценном и активном развитии работы IHST-CIS.

В.С. Аксютин предложил рассмотреть вопрос о целесообразности повторного анализа существующих материалов о расследовании АП с вертолетами в СНГ по рекомендованной IHST методике анализа с тем, чтобы на его основе попытаться выработать актуальные конкретные рекомендации, которые группа внедрения могла бы взять за основу своей работы. В данный момент таких рекомендаций нет. В США по этой методике было проанализировано 523 АП, анализы в странах Евросоюза и Канады также были выполнены по этой методике. Выполненный IHST-CIS анализ эту методику не учитывал. Основная причина – отсутствие перевода методики на русский язык.

В ходе обсуждения участники совещания однозначно согласились с необходимостью, в первую очередь, пересмотра базы данных страны для получения более глубокого анализа. Важно также и то, что уже сейчас, на самом первом этапе развития работы группы нужна статистически верная точка отсчета, показывающая более точно реально существующий уровень безопасности полетов на вертолетах в РФ и СНГ. Участники обменялись мнениями о том, с каких ведомств следует начать поиск путей решения сегодняшней проблемы перевода анализа на качественно иной уровень и кого именно следует пригласить к совместной деятельности в IHST-CIS.

Участники совещания согласились с тем, что полноценное формирование и внедрение рекомендаций невозможно без перевода анализа на новый уровень, но на данном этапе, пока нет такого анализа – использовать и внедрять рекомендации других региональных групп IHST хотя бы выборочно, опираясь на результаты имеющегося в данный момент анализа по РФ и СНГ.

Затем участники совещания обсудили, что основные причины происшествий РФ и СНГ пересекаются, но не исчерпываются теми, которые отражены в результатах анализа вертолетных происшествий в Америке и Европе. По вопросу основных причин в АОН подробнее пояснил ситуацию В.В. Тюрин, обозначив как самые «больные» причины – столкновение с проводами и неумение летать по приборам. Так, например, по проблеме столкновения с проводами РАОПА выступала инициатором ряда инициатив по введению процедур и регулирующих документов по проведению маркировки, однако, ключевым препятствием в осуществлении этих инициатив на практике стало отсутствие прямой заинтересованности и ответственности отраслевых ведомств по энергетике за организацию работ по маркировке в должном объеме.

Ф.М. Мирзаянов порекомендовал Комитету АВИ по БП обратиться в «Вертолеты России» с тем, чтобы узнать и распространить информацию о недавно проведенной работе холдинга по развитию стандартов и политик, направленных на повышение уровня безопасности эксплуатации российских вертолетов.

Резолюция совещания:

В ходе совещания были озвучено, что для развития работы группы IHST-CIS необходимо:

1. Активизировать и систематизировать работу в РФ и СНГ по распространению, изучению, обучению, внедрению на самых различных уровнях методики анализа, предложенной IHST и опробованной самыми различными региональными группами в мире.

2. Способствовать заинтересованному и активному вовлечению авиационных властей и других отраслевых авиационных структур в РФ и СНГ, занимающихся формированием базы данных для анализа, к изучению международного опыта пересмотра баз данных происшествий с целью обеспечить более глубокий анализ, а значит более эффективные меры и стабильный прогресс в повышении безопасности полетов в РФ и СНГ.
3. Изменять отношение к теме безопасности полетов на вертолетах со стороны авиационных властей и различных смежных отраслевых ведомств с формального на заинтересованное и ответственное, что побудит к продуктивному взаимодействию. Для этого необходимо более активно и профессионально позиционировать в РФ и СНГ саму группу IHST-CIS, предлагаемые меры, материалы, мероприятия, использовать весь арсенал GR и PR (Government/Public Relations) средств и инструментов, начиная внедрения рекомендаций, полученных по итогу участия Комитета АВИ по БП в мероприятиях IHST на HeliExpo-2014 и озвученных в ходе HeliRussia-2014 на открытом заседании IHST-CIS.
4. Выработать подход и методы работы IHST-CIS с широкой общественностью, способствующей более глубокой осведомленности, вовлеченности в тему обеспечения БП, а значит, по итогу, формированию более широкого по охвату и более активного и точного по содержанию *запроса от общества на повышение уровня безопасности полетов к государству*, чтобы в итоге был услышан и запрос к государству и его ведомствам от вертолетного сообщества.
5. Значительное увеличение ресурсов группы, которого следует добиться посредством поиска спонсоров и/или вовлечения новых со-организаторов, помимо МАК и АВИ, способных и готовых принять на себя обязательства постоянно или временно предоставлять определенные человеческие, материальные, финансовые и информационные ресурсы на решение определенных задач, отдельных проектов или постоянно исполняемых функций.

Участники совещания согласились с тем, что в данный момент, силами и ресурсами, предложенными участниками совещания будут выполнены ряд конкретных задач, способствующих дальнейшему развитию работы группы, а именно:

- IHST-CIS следует воспользоваться возможностью участия в Вертолетном форуме для расширения своей аудитории - Комитет АВИ по безопасности полетов вышлет соответствующее письмо участникам-подписчикам IHST-CIS для сбора предложений по тематике и выступающим в рамках программы 2-го дня форума, запланированного под секционные заседания комитетов АВИ.
- Комитет АВИ по БП определит и пригласит кого-либо из организаторов и/или участников 7-го Европейского форума выступить или стать участником форума 27-28 ноября в Москве.
- В.В.Тюрин предложит Компании Robinson направить представителя на форум в Москву для участия и выступления на тему обеспечения БП с позиции производителя.
- Ф.М.Мирзаянов сделает перевод на русский язык (возможно, краткий) методики IHST [“Accident Analysis Process for a Joint Helicopter Safety Analysis Team \(JASAT\)/ Revision 3. Year 2012”](#).
- Комитет АВИ по БП возьмет на себя переговоры с КАА БП о возможностях и условиях включения агентства в работу IHST-CIS по переводу на русский язык наиболее значимых материалов IHST.
- Необходимо найти возможности перевода и распространения в РФ и СНГ уже наработанных в других странах по методике IHST рекомендаций по мерам повышения безопасности, поскольку эти выводы есть результат огромной уже проведенной работы по пересмотру региональных баз данных и пока не понятно, когда аналогичная работа станет возможной для IHST-CIS. Комитет АВИ по БП проработает список публикаций

статей, методик и других материалов для перевода и распространения в следующем году и рассмотрит соответствующие предложения от членов IHST-CIS.

- Комитет АВИ по БП обратится в ГосНИИ ГА для развития сотрудничества с IHST-CIS вопросу развития аналитической работы.
- Комитет АВИ по БП обратится с предложениями по развитию сотрудничества по СУБП и о спонсорстве к производителям вертолетной техники.
- Каждый член IHST-CIS может и должен подумать и, по возможности, внести личный вклад в развитие контактов группы для эффективного взаимодействия по существующим сегодня проблемам в развитии ее деятельности.

Участники совещания согласились с тем, что в случае невозможности прогресса по названным проблемным аспектам в развитии работы группы IHST-CIS следует признать ее недееспособность и невозможность отвечать за взятые на себя обязательства.

Предложения, вопросы от членов IHST-CIS по вопросам, поднятым на совещании приветствуются и будут обязательно приняты во внимание. Адрес группы ihst-cis@helicopter.su.

Руководитель Комитета АВИ
по безопасности полетов
Ассоциации Вертолетной Индустрии



В.С. Аксютин

Протокол вела
Помощник Председателя Правления
Ассоциации Вертолетной Индустрии



Л.В. Лямец