

Безопасность полетов

Количество погибших в происшествиях с воздушным транспортом США.

Источник: BTS, Rita, Transportation Annual Report (1994 ÷ 2010)

	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Air	1286	1290	1556	1473	1382	1595	864	981	986	781	1050	964	1093	724	671	681
U.S. air carrier (airlines)	499	261	146	124	1	526	39	50	33	1	239	168	380	8	1	12
Commuter air carrier	-	-	100	28	37	37	7	77	21	24	25	9	14	46	0	12
On-demand air taxi	-	-	-	69	105	76	51	73	70	41	63	52	63	39	45	38
General aviation	787	1029	1310	1252	1239	956	767	781	862	715	723	735	636	631	625	619

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Air (всего)	764	1166	616	699	637	603	771	535	566	543
U.S. air carrier	92	531	0	22	14	22	50	1	3	52
Commuter carrier	5	13	0	2	0	0	2	0	0	0
On-demand air taxi	71	60	35	42	64	18	16	43	66	17
General aviation	596	562	581	633	559	563	703	491	495	474

1. Air carrier – авиаперевозчики, действующие в рамках 14 CFR 121 (самолеты с числом мест более 30, с 20.03.1997 – с числом мест 10 и более), регулярные и незапланированные рейсы;
2. Commuter carrier – местные авиаперевозчики, действующие в рамках 14 CFR 135 (до 20.03.1997 – самолеты с числом мест 30 и меньше, с 20.03.1997 – с числом мест менее 10), регулярные авиаперевозки ;
3. On-demand air taxi – нерегулярные воздушные перевозки в рамках 14 CFR 135, воздушное такси;
4. General aviation – авиация общего назначения: вся авиация США, кроме перечисленных выше трех категорий. Включает частные полеты, летную подготовку, авиационную скорую помощь и полицию, сельхозавиацию, пожаротушение и т.д. Наибольшее количество полетов в США осуществляется авиацией общего назначения.

Количество погибших на воздушном транспорте в СССР и в России.

Источники: [1.3, 1.6]

Россия	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Погибло на воздушном транспорте	107		212	222	310	175	220	80	37	43	20	218	131	29	50	56

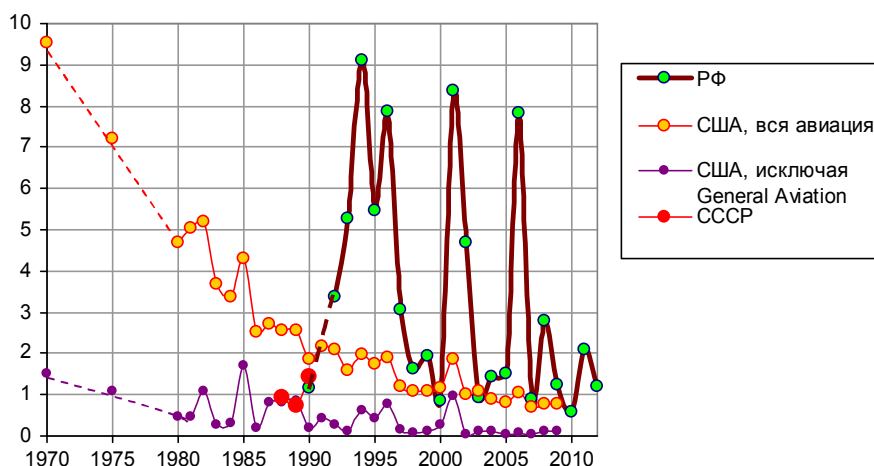
Россия	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Погибло на воздушном транспорте	313	41	143	59	34	139

СССР	1988	1989	1990
Погибло в происшествиях с самолетами и вертолетами общего пользования	115	98	196

Из приведенных таблиц видно, что общее количество погибавших в происшествиях с воздушным транспортом в США гораздо больше, чем в СССР и в России. Однако интенсивность работы воздушного транспорта в США многократно выше, чем в России.

Для сравнения стран можно использовать удельный показатель – количество погибших на 1 миллион часов полета всех самолетов и вертолетов. Но в РФ данные по налету часов авиаций не публикуются. Если рассчитывать количество погибших на 1 миллион перевезенных пассажиров, то, очевидно, показатель для США будет завышенным (задача общей авиации США – не перевозка пассажиров), а для РФ – заниженным. Поэтому

на рис. 1.287 для США приведены две линии в расчете на 1 миллион перевезенных пассажиров: суммарное количество погибших на воздушном транспорте и количество погибших, исключая общую авиацию.



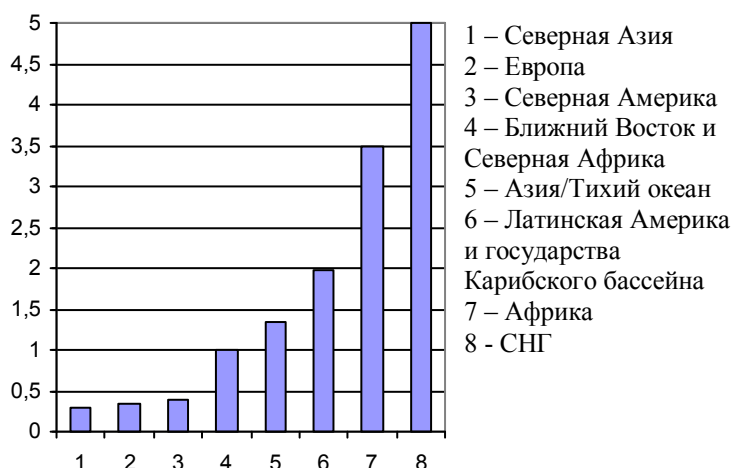
Количество погибших в катастрофах и происшествиях на воздушном транспорте, приходящихся на 1 млн. перевезенных пассажиров. Источники: расчет по данным Росстата [1.6]; U.S. Census Bureau, Statistical Abstract of the United States; Bureau of Transportation Statistics, National Transportation Statistics; U.S. Bureau of Transportation Statistics, RITA; U.S. of Transportation Federal Aviation Administration, Administrator's Factbook.

Информация к размышлению

Безопасность полетов зависит от многих факторов. И один из наиболее важных – квалификация пилотов.

Из выступления директора летного комплекса ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии» на совете экспертов в Российской газете, декабрь 2006 г.: «Летный состав, полученный в "наследство" от советских времен, стареет и выбывает по возрасту. А заменить его практически нечем. Что касается первоначального обучения в училищах, то оно сейчас абсолютно завалено. И по количеству, и по качеству. Одному "Аэрофлоту" в год требуется дополнительно 230 пилотов, а у нас все летные учебные заведения выпускают меньше 100 человек. Причем уровень подготовки слабый. Налет дается в четыре раза меньший, чем давали в 70-80-е годы. Все требования, которые сегодня существуют в России по подготовке пилотов в училищах, в разы ниже международных стандартов».

Уже обсуждается вопрос привлечения для работы в наших авиакомпаниях иностранных пилотов.



Уровень аварийности полетов IATA рассчитывает по количеству самолетов западного производства не подлежащих восстановлению после происшествий, приходящихся на миллион полетов. В 2008 году около половины всех пассажиров в РФ перевезены на самолетах западного производства.

Отметим, что самолеты и вертолеты отечественного производства в нашей стране ежегодно попадают в аварии и катастрофы гораздо чаще, чем иностранные.

Уровень аварийности полетов в среднем за период 2006 – 2008 гг. Источник: расчет по данным Международной ассоциации воздушного транспорта, IATA, New York, 2008.

Дополнительную информацию см. на сайтах <http://kaig.ru> и <http://refru.ru>