



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ И ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ (AIG) (2008)

Монреаль, 13–18 октября 2008 года

Пункт 1 повестки дня. Приложение 13
Пункт 1.1 повестки дня. Глава 1 Приложения 13

УТОЧНЕНИЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПРИЛОЖЕНИЯ 13, СОДЕРЖАЩЕГО ТЕРМИН "ПОВРЕЖДЕНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА"

(Представлено Францией от имени Европейского сообщества и его государств-членов¹ и другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации²)

АННОТАЦИЯ

В основу настоящего документа положены предложения Исследовательской группы по показателям безопасности полетов (SISG), призванные оказать помощь в уточнении определения Приложения 13, содержащего термин "повреждение воздушного судна", в целях его использования для классификации событий в качестве авиационных происшествий.

Действия совещания приводятся в п. 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Исследовательская группа ИКАО по показателям безопасности полетов (SISG) использует содержащееся в Приложении 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"* определение термина "авиационное происшествие" для определения тех событий, которые подлежат включению в перечень данных об авиационных происшествиях. Однако определение, содержащееся в Приложении 13, разрабатывалось много лет назад, поэтому его применение к повреждениям, которые могут быть получены современным воздушным судном с газотурбинными двигателями, может вызывать трудности, в результате которых это применение иногда становится необоснованным.

¹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Чешская Республика, Швеция и Эстония. Все эти 27 государств являются также членами ЕКГА.

² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Исландия, Молдова, Монако, Норвегия, Сан-Марино, Сербия, Турция, Украина, Хорватия, Черногория и Швейцария.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Часть определения термина "авиационное происшествие" в Приложении 13, касающаяся телесных повреждений, хорошо сформулирована и ее применение не вызывает особых трудностей. Однако часто возникают проблемы с принятием решения о том, является ли полученное воздушным судном повреждение достаточным для того, чтобы в соответствии с определением Приложения 13 это событие было отнесено к категории авиационных происшествий или оно должно рассматриваться в качестве инцидента.

2.2 С крупными воздушными судами ежегодно происходит лишь незначительное количество происшествий, поэтому важно последовательно применять предусмотренные Приложением определения, с тем чтобы обеспечить точность отражения данных об авиационных происшествиях, имевших место с такими воздушными судами. Маловероятно, что в ближайшие годы определение Приложения 13 будет обновляться. Поэтому для обеспечения согласованного применения содержащегося в Приложении определения необходимо дополнить уже имеющиеся в Приложении положения, касающиеся тех повреждений, при получении которых событие относится к категории авиационных происшествий.

2.3 Соответственно были разработаны приводимые ниже рекомендации, уточняющие степень повреждений, при которых события должны относиться к категории авиационных происшествий. В примечаниях, касающихся применения, содержится ряд примеров "спорных" случаев повреждений воздушных судов. Несмотря на то, что учесть все возможные сценарии повреждений воздушных судов невозможно, приводимые ниже рекомендации должны оказать помощь в тех случаях, когда имеются сомнения относительно того, является ли степень повреждения воздушного судна достаточной, для того чтобы рассматривать его в качестве авиационного происшествия. Эти рекомендации могут потребовать "уточнения" с учетом их применения на практике.

3. ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ

3.1 Совещанию предлагается:

- a) рассмотреть поправку, предлагаемую в добавлении, и вопрос о ее приемлемости в контексте сохранения единообразия статистических данных;
- b) рассмотреть вопрос о разработке дополнения на основе предлагаемых в добавлении примечаний касающихся применения.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ

ПРЕДЛАГАЕМАЯ ПОПРАВКА К ПРИЛОЖЕНИЮ 13

В последующих пунктах часть содержащегося в Приложении 13 определения термина "авиационное происшествие", касающаяся повреждения воздушного судна, выделена **жирным шрифтом**. Дополнительный инструктивный материал напечатан обычным шрифтом.

...

- b) **воздушное судно получает повреждения или происходит разрушение его конструкции, в результате чего:**
- **нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна** (т.е. для выполнения дальнейшего полета воздушное судно считается небезопасным ¹⁾) **и**
 - **обычно требуется крупный ремонт** (объем работ превышает 48 человеко–часов²⁾) **или замена поврежденного элемента.**

Примечания:

1) Воздушное судно могло безопасно выполнить посадку, однако без ремонта его нельзя безопасно выпустить в полет по следующему участку.

2) Если воздушное судно можно безопасно выпустить в полет после незначительного ремонта (т.е. объем работ составляет менее 48 человеко–часов), например, установив заплату на поврежденную хвостовую часть фюзеляжа с последующим выполнением более масштабного ремонта для полного восстановления, то такое событие не будет относиться к категории авиационных происшествий. Аналогичным образом, если воздушное судно может быть выпущено в полет на основе MEL (перечень минимального оборудования) или CDL (перечень отклонений от конфигурации) с демонтированным или отсутствующим поврежденным элементом, то такой ремонт не будет рассматриваться в качестве крупного ремонта и, соответственно, данное событие не будет классифицироваться как авиационное происшествие.

Приложением предусматриваются следующие исключения:

За исключением:

- **случаев отказа или повреждения двигателя, когда поврежден только один двигатель, его капоты или вспомогательные агрегаты.** Несмотря на вышеизложенное, нелокализованные отказы двигателя, при которых обладающие высокой энергией элементы, например, лопатки вентилятора или фрагменты турбины пробивают капот двигателя, рассматриваются в качестве авиационного происшествия. **Или**
- **когда повреждены только воздушные винты, хвостовое оперение или лопасти несущего винта, законцовки крыла, антенны, датчики или лопатки;**

- **пневматики, тормозные устройства**, колеса и имеются незначительные повреждения шасси;
- **обтекатели**, панели, створки шасси, поврежденные лобовые стекла, **или когда в обшивке имеются небольшие вмятины или пробоины**;
- имеются незначительные повреждения, вызванные градом или столкновением с птицей (включая отверстия в обтекателе антенны радиолокатора), не предусмотренные пунктом b) выше.

ПРИМЕЧАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ПРИМЕНЕНИЯ

- В случае отделения двигателя от воздушного судна событие классифицируется как авиационное происшествие даже тогда, когда повреждение ограничивается самим двигателем.
- Потеря капотов двигателя (вентилятора или внутреннего контура) или элементов реверсивного устройства, которая не приводит к дальнейшему повреждению воздушного судна, не рассматривается в качестве авиационного происшествия.
- Событие, при котором лопатки компрессора или турбины или другие внутренние элементы двигателя выбрасываются через выхлопную трубу двигателя, не рассматриваются в качестве авиационного происшествия.
- Разрушение или потеря обтекателя радиолокатора классифицируется как авиационное происшествие.
- Отсутствие щитка, предкрылка или других устройств увеличения подъемной силы, законцовок крыла и т.д., без которых в соответствии с MEL или CDL вылет разрешается, не рассматривается в качестве авиационного происшествия.
- Складывание стойки шасси или колес при посадке, в результате которого произошло лишь повреждение обшивки. Аналогичные соображения относятся к повреждению хвостовой части фюзеляжа (см. примечание 2 выше).
- Если повреждение приводит к разгерметизации воздушного судна или невозможности его герметизации, то данное событие относится к категории авиационных происшествий.
- Демонтаж компонентов для проведения инспекции после происшествия, например, профилактический демонтаж стойки шасси после схода с ВПП на небольшой скорости, связан с выполнением значительного объема работ, однако это не рассматривается в качестве авиационного происшествия, если не обнаружено значительных повреждений.
- События, связанное с аварийной эвакуацией, не рассматриваются в качестве авиационного происшествия, если никто не получил серьезных телесных повреждений или воздушное судно существенно не повреждено.

- События, связанные с повреждением хвостового оперения или лопастей несущего винта при нахождении винтокрылого воздушного судна на земле, не относятся к категории авиационных происшествий.

Примечание. Стоимость ремонта или ориентировочные потери, информация о которых представлена организацией Airclaims, может свидетельствовать о степени полученного повреждения, однако она не должна использоваться в качестве единственного ориентира для определения того, является ли данное повреждение достаточным, для того чтобы рассматривать это событие в качестве авиационного происшествия. Аналогичным образом воздушное судно можно рассматривать в качестве "полностью разрушенного" по причине неэкономичности его ремонта, а не в качестве получившего существенное повреждение относимое к категории авиационных происшествий.

— КОНЕЦ —