



На Европейската Агенция за Авиационна Безопасност

ГОДИШЕН ПРЕГЛЕД НА БЕЗОПАСНОСТТА ЗА 2006 Г.

СЪДЪРЖАНИЕ

004	РЕЗЮМЕ	
005	ВЪВЕДЕНИЕ	
006	1.0	ИСТОРИЧЕСКО РАЗВИТИЕ НА АВИАЦИОННАТА БЕЗОПАСНОСТ
008	2.0	БЕЗОПАСНОСТ НА ОПЕРАЦИИТЕ НА ОБЩЕСТВЕНИЯ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ В СВЕТА
013	3.0	ЕВРОПЕЙСКА БЕЗОПАСНОСТ
013	3.1	Операции на обществения въздушен транспорт
013	3.1.1	Самолети с неподвижно крило с МТОМ над 2 250кг
015	3.1.2	Хеликоптери
017	3.2	Обща авиация и авиационни специализирани операции
018	3.2.1	Самолети с неподвижно крило
019	3.2.2	Хеликоптери
020	3.2.3	Планери
021	3.2.4	Балони
021	3.2.5	Въздухоплавателни средства по Анекс 2
022	4.0	КАТЕГОРИИ НА ПРОИЗШЕСТВИЯТА
022	4.1	Показатели за безопасност на CAST-ИКАО
026	4.2	Показатели за безопасност на обществения въздушен транспорт
031	5.0	ДЕЙСТВИЯ НА ЕААБ ПО БЕЗОПАСНОСТТА
031	5.1	Европейската стратегическа инициатива за безопасност (ESSI)
032	5.1.1	Екип за безопасност на търговската авиация в Европа (ECAST)
033	5.1.2	Екип за безопасност на хеликоптерите в Европа (HEST)
034	5.1.3	Екип за безопасност на общата авиация в Европа (EGAST)
034	5.2	Създаване на правила
034	5.3	Сертифициране
035	ПРИЛОЖЕНИЯ	
035	Приложение 1: Дефиниции и съкращения	
036	Приложение 2: Списък на фигурите	
038	Приложение 3: Списък на фаталните инциденти за 2006 г.	
039	Уведомление	

РЕЗЮМЕ

Въздушният превоз е най-безопасният вид транспорт. Както показва настоящият годишен преглед на безопасността, през 2006 г. са отчетени най-малкият брой фатални произшествия за самолети с неподвижно крило при обществения въздушен превоз в рамките на последното десетилетие (1997 – 2006). През 2006 г. са отчетени 42 фатални произшествия в света. Броят на фаталните случаи на борда на въздухоплавателните средства също е бил под средния за десетилетието.

Авиационната безопасност в Европа е на високо ниво, въпреки че броят на фаталните произшествия се е повишил малко спрямо 2004 г. През 2006 г. са възникнали шест фатални произшествия за самолети с неподвижно крило при обществения превоз, довели до 146 фатални случая на борда, което е над средната стойност за десетилетието (105). По-високият брой фатални случаи е в резултат основно от едно произшествие. На 9 юли 2006 г. регистриран във Франция самолет Airbus 310 излиза извън пистата в Иркутск, Русия и произшествието води до 126 жертви. Настоящият преглед показва също така, че степента на намаляване на произшествията в Европа е по-голяма в сравнение с останалата част от света.

За пръв път Европейската агенция по авиационна безопасност (ЕААБ) събира и включва европейски данни за произшествия при общата авиация и авиационните специализирани операции в този преглед. Данните са предоставени от националните органи за разследване на произшествия или националните авиационни власти.

Усилията за поддържане и подобряване на авиационната безопасност продължават да бъдат приоритет за ЕААБ. Годишният преглед на безопасността включва също така описание на засилените действия по безопасността на Агенцията, включващи Европейската стратегическа инициатива за безопасност.

ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият годишен преглед на безопасността е съставен от Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ) с цел да се информира общественото за общото ниво на безопасност в областта на гражданската авиация, както се изисква в член 11, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 1592/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2002 г.

При подготовката на настоящия преглед Агенцията имаше достъп до информация за произшествия, събрана от Международната организация за гражданска авиация (ИКАО) чрез нейната система за докладване на данни за произшествия/ инциденти (ADREP)¹, статистически данни, публикувани от ИКАО, както и данни за използване на въздухоплавателните средства, предоставени от ИКАО. Освен това бе отправено искане към страните-членки на ЕААБ за предоставяне на данни за произшествия с леки самолети² за 2006 година.

В настоящия преглед „Европа“ включва 27-те държави-членки на Европейския съюз (ЕС) плюс Исландия, Лихтенщайн, Норвегия и Швейцария. В сравнение с годишния преглед на безопасността за 2005 г. дефиницията на Европа е разширена, за да включи новите държави-членки на ЕС - България и Румъния, както и четирите страни-членки на ЕААБ, които не са членки на ЕС. Регионът е определен на основата на държавния регистър, в който е вписано претърпялото произшествие въздухоплавателно средство.

¹ Анекс 13 – Разследване на произшествия и инциденти на въздухоплавателни средства – изисква държавите да докладват на ИКАО информация за произшествия на въздухоплавателни средства с максимална сертифицирана маса на излитане над 2 250 кг.

² Леки самолети: самолети с максимална сертифицирана маса на излитане под 2 251 кг.

ИСТОРИЧЕСКО РАЗВИТИЕ НА АВИАЦИОННАТА БЕЗОПАСНОСТ

Фигурите по-долу се основават на коефициентите за произшествия, публикувани в годишния доклад на Съвета на ИКАО.

ФИГУРА 1 Фатални случаи с пътници за 100 милиона пътнически мили, при обществен въздушен транспорт по разписание, като се изключват случаите на незаконна намеса



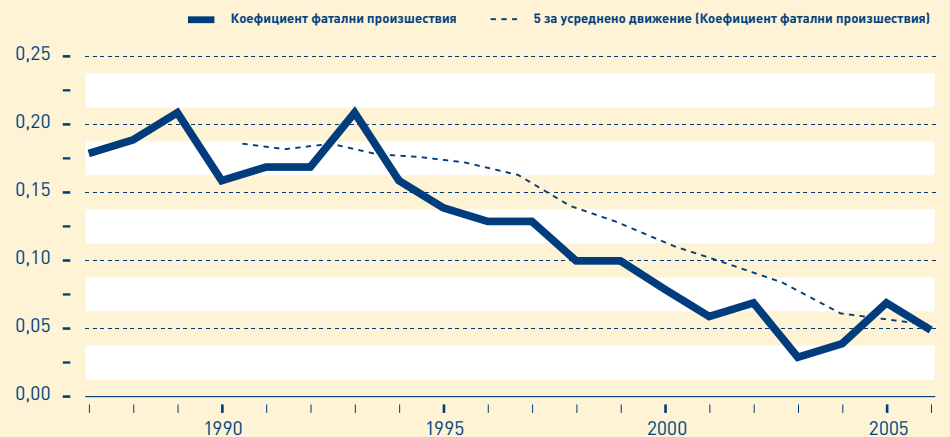
Данните на **ФИГУРА 1** показват, че авиационната безопасност се е подобрила след 1945 г. На базата на регистриране на фаталните случаи с пътници за 100 милиона прелетени мили се отчита, че са били необходими около 20 години (1948 г. до 1968 г.), за да се постигне първото десетократно намаление на коефициента от 5 до 0.5. Второто десетократно намаление е постигнато през 1997 г., около 30 години по-късно, когато коефициентът е спаднал под 0.05.

Коефициентът на произшествията на тази фигура изглежда като права линия през последните години. Това е в резултат от мащаба, използван за отразяване на високите коефициенти в края на 40-те години от XX век.

В своите годишни доклади ИКАО предоставя коефициенти за произшествия, включващи фатални случаи с пътници спрямо 100 000 полета на въздухоплавателни средства. Данни за изменението на тези коефициенти през последните двадесет години са показани на **ФИГУРА 2**.

ФИГУРА 2

Коефициент на произшествията, включващи фатални случаи с пътници за 100 000 полета по разписание, като се изключват случаите на незаконна намеса



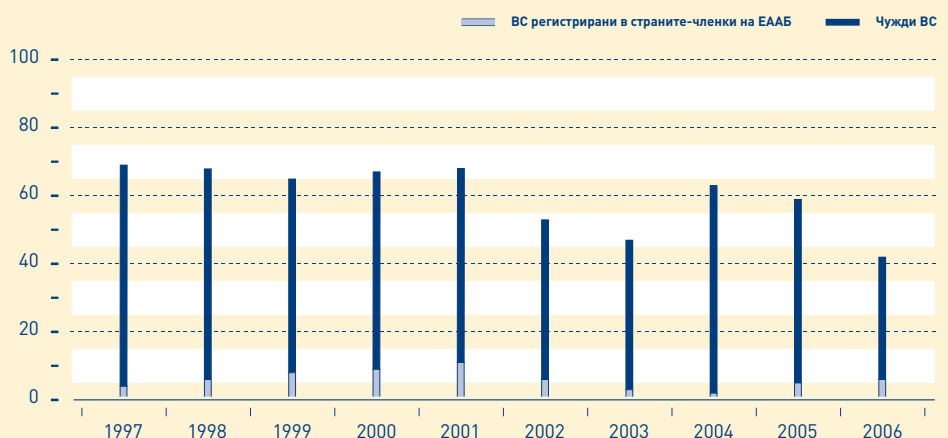
Коефициентът на произшествията, включващи фатални случаи с пътници за 100 000 полета по разписание, се променя от 0.18 (1987 г.) до 0.21 (1993 г.) и не показва подобрения от 1987 г. до 1993 г. След тази година коефициентът спада постоянно до 2003 г., когато достига своята най-ниска стойност от 0.03. След увеличения през 2004 г. и 2005 г., коефициентът спада през 2006 г. до 0.05 в съответствие с намаляващия брой фатални произшествия.

БЕЗОПАСНОСТ НА ОПЕРАЦИИТЕ НА ОБЩЕСТВЕНИЯ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ В СВЕТА

Броят на произшествията, представен в тази част от доклада, се основава на данни, получени от системата на ИКАО за докладване на данни за произшествия/инциденти (ADREP). В тях се включват фатални произшествия³ на самолети с неподвижно крило с максимална сертифицирана излетна маса над 2 250 кг.

Средният брой фатални произшествия на самолети с неподвижно крило при операции на общественя въздушен транспорт през последното десетилетие е 60 на година. Броят на фаталните произшествия през 2006 г. (42) е по-малък от този през предишната 2005 година (59) и е най-малкият през десетилетието 1997 – 2006 г.

ФИГУРА 3 Фатални произшествия, общо операции на общественя въздушен транспорт, самолети с неподвижно крило с МТОМ⁴ над 2 250 кг

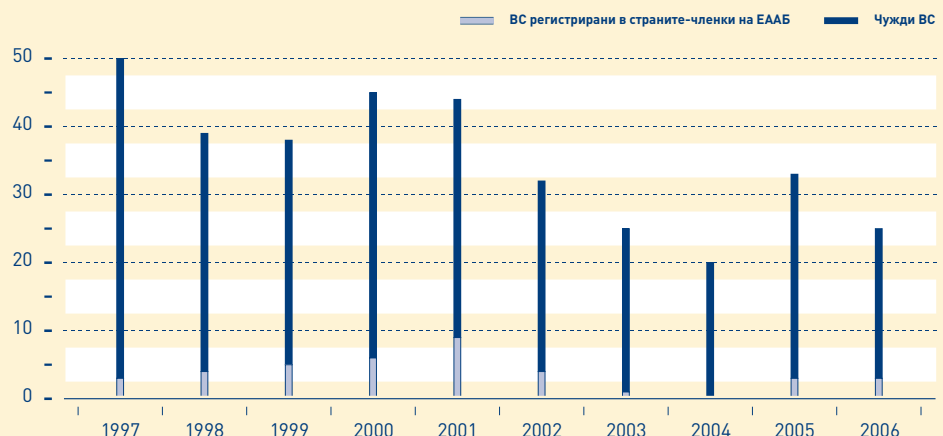


Общественият въздушен транспорт може допълнително да бъде разделен на пътнически операции, товарни операции и други операции като полети за пребазиране на самолети, полети за позициониране, полети за разглеждане на забележителности и полети на въздушни таксита. Най-важните операции по отношение на брой извършени операции са пътническите и товарните полети. На **ФИГУРА 4** и **5** е показан броят на фаталните произшествия за тези видове операции.

³ Фатално произшествие: произшествие, при което има поне един фатален случай с член от полетния екипаж и/или пътник, или на земята в рамките на 30 дни след настъпване на това произшествие.

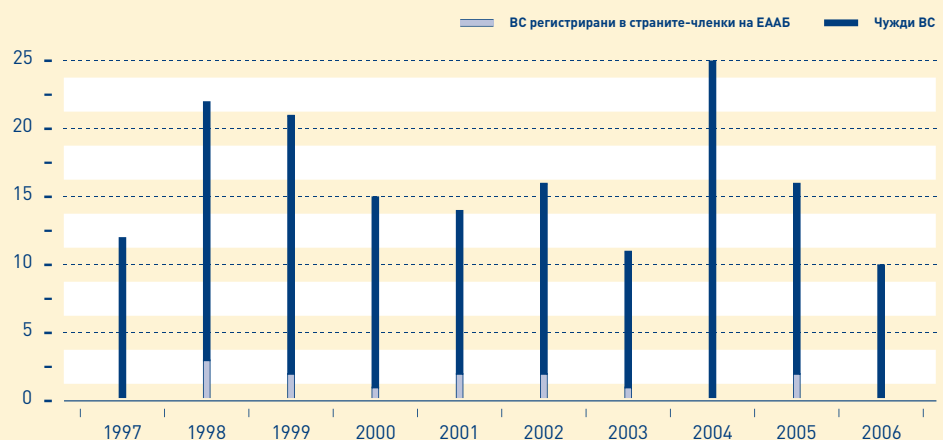
⁴ МТОМ = максимална сертифицирана излетна маса

ФИГУРА 4 Фатални произшествия, пътнически операции на обществения въздушен транспорт, самолети с неподвижно крило с МТОМ над 2 250 кг



През 2006 г. са възникнали общо 25 фатални произшествия при пътническите операции на обществения въздушен транспорт – същият брой, както през 2003 г. Само през 2004 г. броят на произшествията е бил по-малък (20).

ФИГУРА 5 Фатални произшествия, товарни операции на обществения въздушен транспорт, самолети с неподвижно крило с МТОМ над 2 250 кг

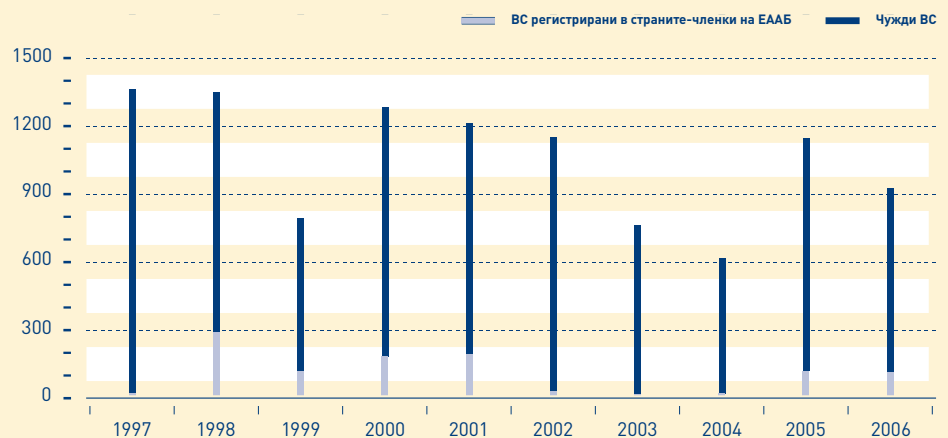


Броят на фаталните произшествия при товарните операции на обществения въздушен транспорт през 2006 г. е най-малкият за десетилетието (10).

Общият брой на фаталните случаи на борда за всички операции на обществения въздушен транспорт е намалял от 1,140 през 2005 г. до 923 през 2006 г. През 2006 г. той е все още под средния брой за десетилетието (1,048) и само през три години от последното десетилетие броят на фаталните случаи е бил по-нисък от този през 2006 г. Броят на фаталните случаи при пътниците при операции на обществения въздушен транспорт през 2006 г. е 823, по-голям от броя през 2004 г. (456), но по-малък от броя през 2005 г. (990). Броят на фаталните случаи при пътниците през 2006 г. е също така по-нисък от средния брой (891.3) за последното десетилетие.

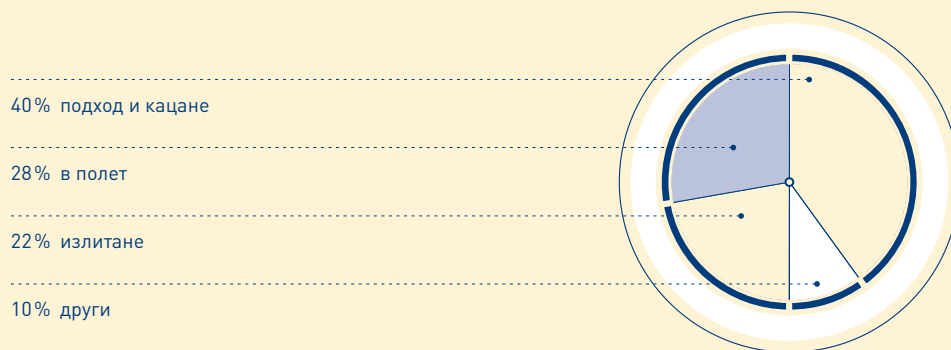
Необходимо е да се отбележи, че броят на фаталните случаи в графиките включва и фаталните случаи, възникнали в резултат от действия на незаконна намеса в гражданската авиация.

ФИГУРА 6 Фатални случаи на борда, общо операции на обществения въздушен транспорт, самолети с неподвижно крило с МТОМ над 2 250 кг



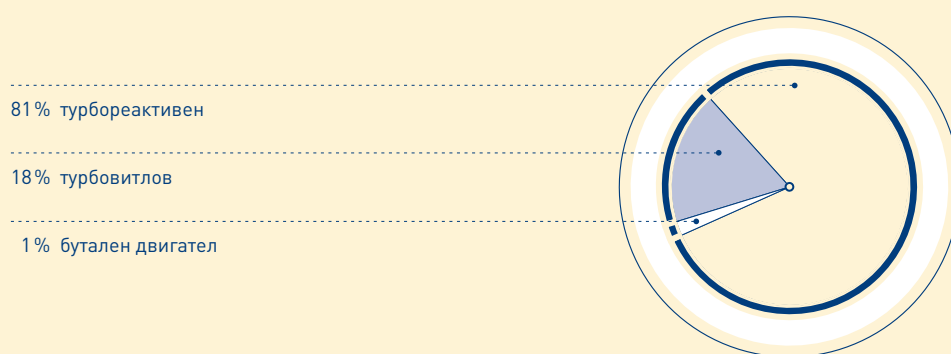
На **ФИГУРА 7** е показано, че през последното десетилетие повечето фатални произшествия са възникнали по време на фазите подход и кацане (40 %), въпреки че през по-голямата част от времето, през което пътниците се намират на борда, въздухоплавателното средство е във фаза в полет по маршрута.

ФИГУРА 7 Разпределение на фаталните произшествия в света през различните фази на полета, операции на общественя въздушен транспорт, 1997 – 2006 г., самолети с неподвижно крило с МТОМ над 2 250 кг



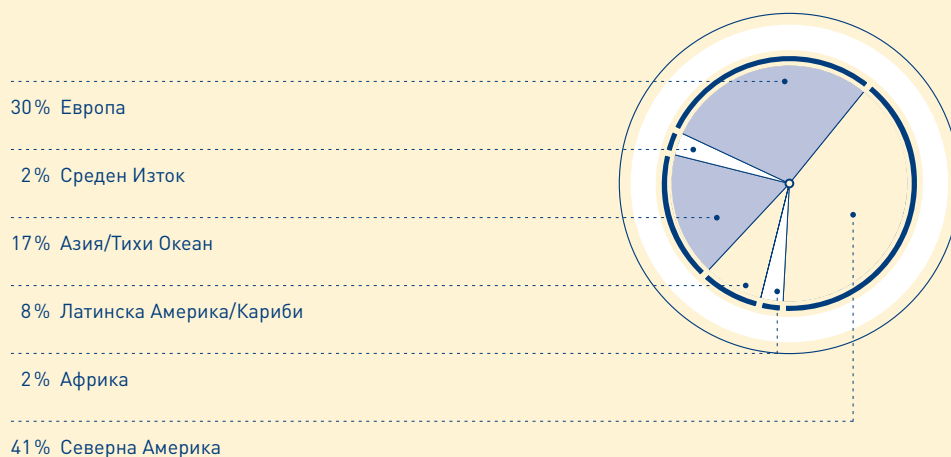
Получените от ИКАО данни показват, че търговската въздушна флота – ВС с МТОМ над 9 000 кг – е съставена основно от ВС с турбинни двигатели, които съставляват 99% от тази флота. Разпределението е показано на **ФИГУРА 8**.

ФИГУРА 8 Разпределение на въздушната транспортна флота по вид на задвижването, държави-членки на ИКАО, 1996 – 2005 г., ВС с МТОМ по-голяма от 9000 кг



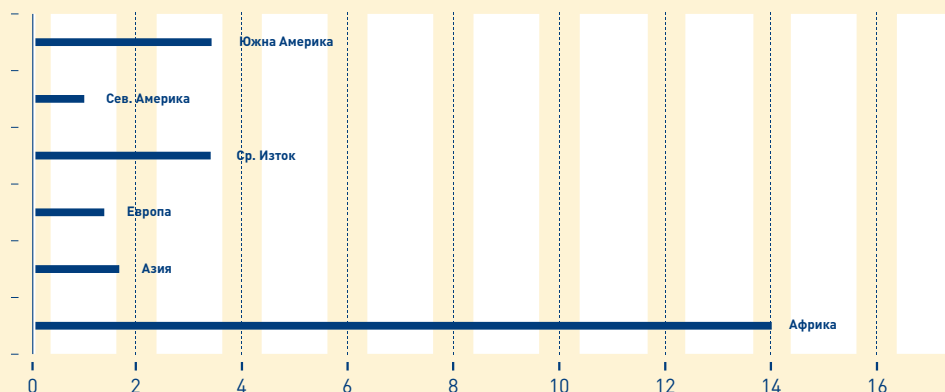
Статистическото разпределение на трафика по региони на ИКАО е показано на **ФИГУРА 9**.

ФИГУРА 9 Регионално разпределение на броя полети, операции по разписание и не по разписание, 2000 – 2005 г.



На **ФИГУРА 10** е показан коефициентът на всички фатални произшествия за самолети с неподвижно крило при операции по разписание и не по разписание за самолети с МТОМ над 2 250кг за статистическите региони на ИКАО. Изчисленията се основават на данни, получени от системата ADREP на ИКАО за произшествия с ВС с МТОМ над 2 250кг, както и данни от ИКАО за движенията (по разписание и не по разписание) за статистическите региони на ИКАО.

ФИГУРА 10 Коефициент на фатални произшествия за периода 2000 – 2005 г., операции по разписание и не по разписание



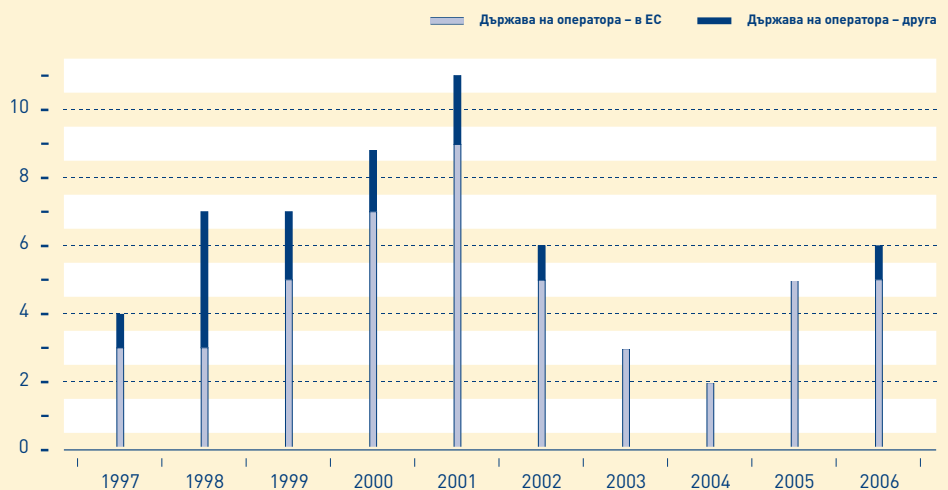
В тази глава се прави преглед на данните за авиационните произшествия в Европа. В сравнение с годишния преглед на безопасността за 2005 г. дефиницията на Европа е разширена и включва новите държави-членки на ЕС България и Румъния, както и всички страни-членки на ЕААБ, които не са членки на ЕС.

3.1 ОПЕРАЦИИ НА ОБЩЕСТВЕНИЯ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

3.1.1 САМОЛЕТИ С НЕПОДВИЖНО КРИЛО С МТОМ НАД 2 250КГ

През 2006 г. броят на фаталните произшествия в Европа за самолети с неподвижно крило при операции на обществения въздушен транспорт е шест. В сравнение с 2005 г. (5) и 2004 г. (2) това означава увеличаване на фаталните произшествия. Все пак, трябва да се посочи, че броят е равен на средната стойност за фатални произшествия за десетилетието 1997–2006 г.

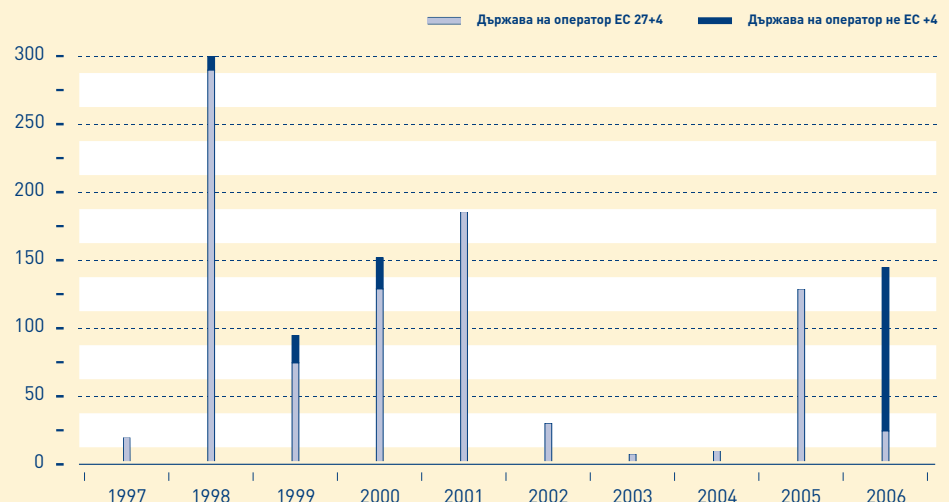
ФИГУРА 11 Фатални произшествия, общо операции на обществения въздушен транспорт, самолети с неподвижно крило с МТОМ над 2 250кг



Броят на фаталните случаи на борда в Европа се е увеличил от 127 през 2005 г. на 147 през 2006 г., което е над средната стойност за десетилетието (105,3). Броят на фаталните случаи при пътниците при операциите на обществения въздушен транспорт през 2006 г. е 134, докато през 2004 г. той е 4, а през 2005 г. – 117. Броят на фаталните случаи при пътниците е също така над средната стойност (91,4) за десетилетието 1997-2006 г.

По-високият брой фатални случаи през 2005 г. и 2006 г. е в резултат от едно единствено произшествие с повече от 100 фатални случая (вж. Приложение 3). На 9 юли 2006 г. самолет Airbus 310 с френска регистрация на Сибирските авиолинии излезе извън пистата при кацане в Иркутск, Русия, което доведе до 126 фатални случая. Самолетът беше регистриран в страна-членка на ЕААБ, но беше експлоатиран от компания на държава, която не е членка на ЕААБ.

ФИГУРА 12 Фатални случаи на борда, общо операции на обществения въздушен транспорт, самолети с неподвижно крило с МТОМ над 2 250кг, регистрирани в държава-членка на ЕААБ



Както в останалата част от света, повечето фатални произшествия в Европа възникват във фазата на подход и кацане (43 %). Представените по-горе данни показват, че по-малко фатални произшествия възникват по време на полет по маршрута, а повече фатални произшествия са регистрирани в останалите фази на полета, например когато ВС е неподвижно на земята или рулира.

ФИГУРА 13 Разпределение на фаталните произшествия във фазите на полета, операции на обществения въздушен транспорт, 1997 – 2006 г., самолети с неподвижно крило с МТОМ над 2 250кг

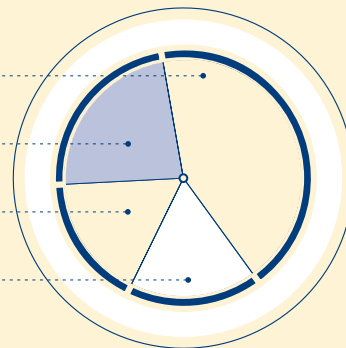
ВС, регистрирани в страни-членки на ЕААБ

43% подход и кацане

23% излитане

17% други

17% в полет



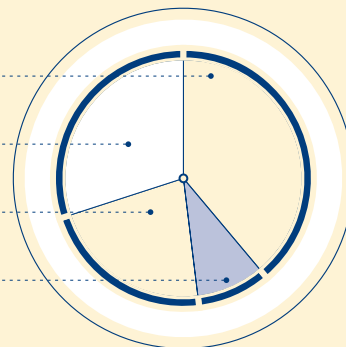
Чужди ВС

39% подход и кацане

30% в полет

22% излитане

9% други



3.1.2 ХЕЛИКОПТЕРИ

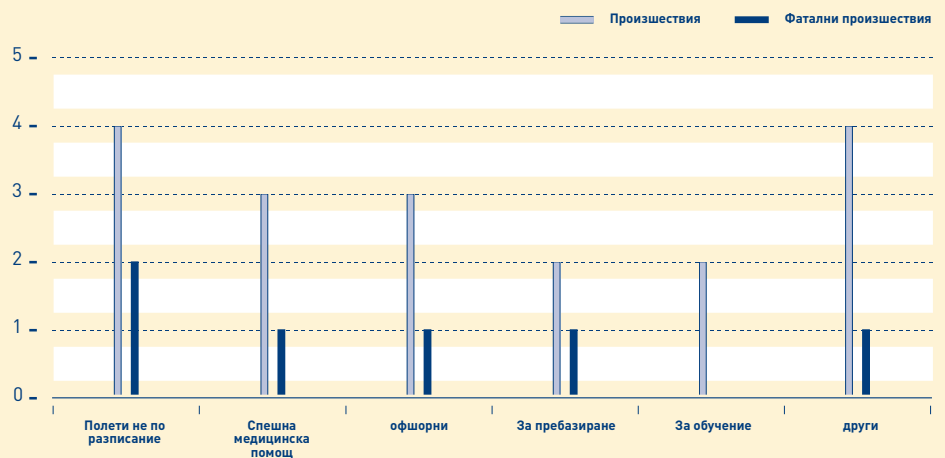
Информацията за произшествия с хеликоптери при операции на обществения въздушен транспорт за 2006 г., представена в тази глава, се основава на данните, получени от страните-членки на ЕААБ (вж. също т.3.2) и системата ADREP на ИКАО.

ТАБЛИЦА 1 Операции с хеликоптери на обществения въздушен транспорт – 2006 г.

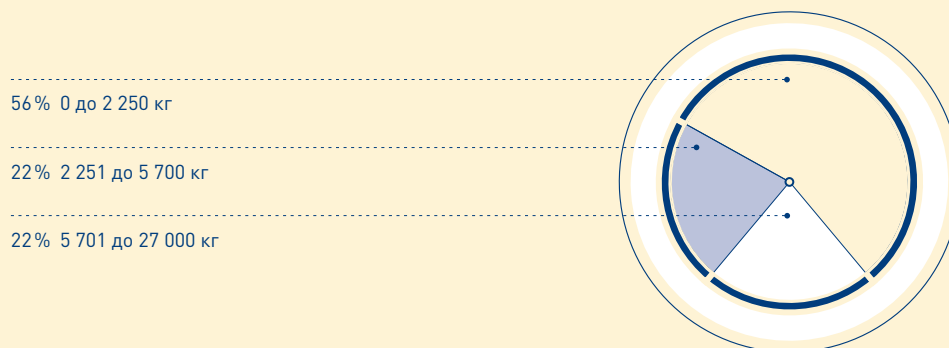
Година	Произшествия	Фатални произшествия	Фатални случаи на борда
2006	18	6	20

Повече от половината от 20-те фатални случая са в резултат от две произшествия: произшествие при офшорни операции на хеликоптер на 27 декември 2006 г. в Моркамбъл Бей, Обединеното кралство, довело до 7 фатални случая, и катастрофа при полет за пребазиране в близост до Тенерифе, Канарските острови, довела до 6 фатални случая на 8 юли 2006 г.

ФИГУРА 14 Произшествия и фатални произшествия за вид операция на въздушния транспорт, хеликоптери, регистрирани в страните-членки на ЕААБ, 2006 г.



ФИГУРА 15 Разпределение според МТОМ на хеликоптерите, участващи в операции на обществения въздушен транспорт – произшествия с хеликоптери според МТОМ, регистрирани в страните-членки на ЕААБ, 2006 г.



В много случаи разследването на причините за произшествията през 2006 г. все още продължава. Следователно, не е възможно да се представи преглед на причините за произшествията при операции на хеликоптери в обществения въздушен транспорт за 2006 г.

3.2 ОБЩА АВИАЦИЯ И АВИАЦИОННИ СПЕЦИАЛИЗИРАНИ ОПЕРАЦИИ

При леки самолети, за разлика от самолети с МТОМ над 2 250кг, ИКАО не поставя изискване за доклад или уведомяване при настъпване на произшествия. Затова ЕААБ отправя искане към страните-членки да предоставят данни за произшествия с леки самолети на Агенцията. Информацията в настоящия параграф се основава на данните за произшествия, получени от 30 страни-членки на ЕААБ в комбинация с данните от системата ADREP на ИКАО.⁵

Операциите на общата авиация⁶ включват например полети за удоволствие и за обучение. При авиационните специализирани операции ВС се използват за специализирани услуги като селскостопански, строителни, фотографски услуги, въздушна реклама и борба с пожари.

Агенцията събира за пръв път данни за произшествия за общата авиация и за авиационните специализирани операции. Нейното намерение е да продължи дейността и да разработи исторически преглед на тези данни. Тъй като за момента данни за общата авиация и за авиационните специализирани операции не са налични, не може да бъде направено изчисление на коефициентите на произшествията.

⁵ Всички държави с изключение на Австрия са предоставили исканите данни.

⁶ Операциите на общата авиация са всички операции на ВС, различни от търговски въздушен транспорт или авиационни специализирани операции.

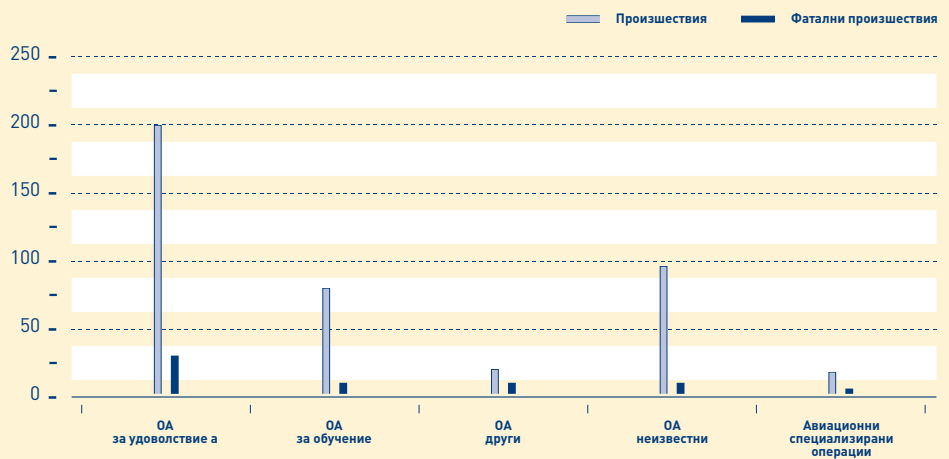
3.2.1 САМОЛЕТИ С НЕПОДВИЖНО КРИЛО

В тази глава се представят данни за произшествия при самолети с неподвижно крило, за които е издаден типов сертификат или сертификат за летателна годност на базата на регламент (ЕО) 1592/2002.

ТАБЛИЦА 2 Операции на самолети с неподвижно крило от общата авиация и за авиационни специализирани дейности – 2006 г.

Година	Произшествия	Фатални произшествия	Фатални случаи на борда
2006	385	55	102

ФИГУРА 16 Произшествия и фатални произшествия по вид на операцията, обща авиация (ОА) и за авиационни специализирани операции, 2006



Както е показано на **ФИГУРА 16**, повечето произшествия и фатални произшествия възникват при полети за удоволствие. Броят на жертвите (57) е също най-висок за този вид операции.

3.2.2 ХЕЛИКОПТЕРИ

В тази част са предоставени данни за произшествия с хеликоптери извън обществения въздушен транспорт за 2006 г. Видовете операции включват общата авиация и авиационните специализирани операции с хеликоптери.

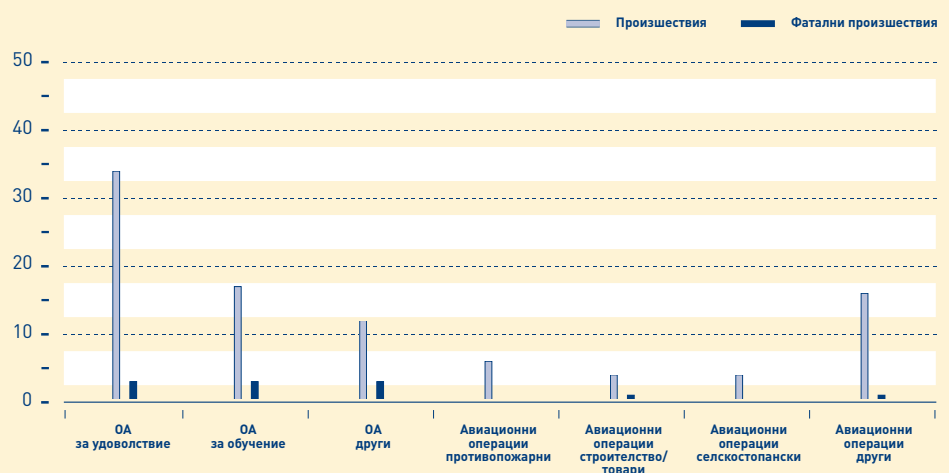
ТАБЛИЦА 3 Обща авиация хеликоптери и авиационни специализирани операции – 2006 г.

Година	Произшествия	Фатални произшествия	Фатални случаи на борда
2006	97	9	19

През 2006 г. са регистрирани 9 фатални произшествия, довели до 19 фатални случая.

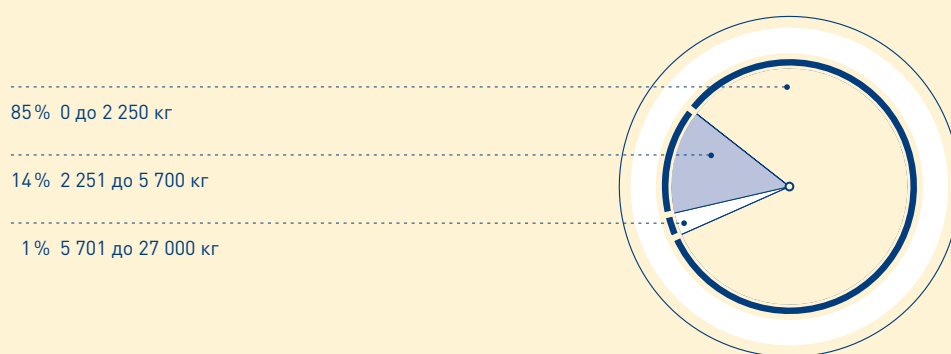
Данните от **ФИГУРА 17** показват, че повечето произшествия през 2006 г. са възникнали при полети за удоволствие в рамките на общата авиация.

ФИГУРА 17 Произшествия и фатални произшествия за вид на операцията, 2006 г., хеликоптери, SREG страна-членка на ЕААБ



През 2006 г. почти 85 % от произшествията са възникнали с леки хеликоптери с МТОМ, равна или по-малка от 2 250кг.

ФИГУРА 18 Разпределение на произшествията по МТОМ, Страни-членки на ЕААБ, хеликоптери, 2006 г.



3.2.3 ПЛАНЕРИ

През 2006 г. са възникнали общо 245 произшествия с планери. Това включва както планери, така и мотопланери. Възникнали са 31 фатални произшествия с 41 фатални случая.

ТАБЛИЦА 4 Обща авиация планери и авиационни специализирани операции – 2006 г.

Година	Произшествия	Фатални произшествия	Фатални случаи на борда
2006	245	31	41

3.2.4 БАЛОНИ

През 2006 г. са възникнали общо 15 произшествия с леки балони (0-2 250кг). Фатални произшествия не са възникнали.

ТАБЛИЦА 5 Общо за операциите с балони – 2006 г.

Година	Произшествия	Фатални произшествия	Фатални случаи на борда
2006	15	0	0

3.2.5 ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА ПО АНЕКС 2

Тази част съдържа информация за т. нар. Анекс 2 въздухоплавателни средства (ВС). В анекс 2 от Регламент (ЕО) № 1592/2002 са изброени категориите въздухоплавателни средства, за които ЕААБ не трябва да издава типов сертификат или сертификат за летателна годност. Освен други тези категории включват и:

- ВС с ясна историческа значимост;
- ВС, проектирани или преработени с цел изследване, експериментални или научни цели;
- ВС, построени от любители;
- военни ВС;
- ВС с ограничена скорост и ограничена МТОМ.

ТАБЛИЦА 6 Въздухоплавателни средства по Анекс 2 за операции на общата авиация и авиационни специализирани операции – 2006 г.

Година	Произшествия	Фатални произшествия	Фатални случаи на борда
Малки самолети	356	64	81
Жироплани	5	1	1
Парашути ⁷	23	2	2

⁷ Тези 23 произшествия с парашути са докладвани само от една държава и затова се счита, че общият брой не е представителен за страните-членки на ЕААБ.

КАТЕГОРИИ НА ПРОИЗШЕСТВИЯТА

4.1 ПОКАЗАТЕЛИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА CAST-ИКАО

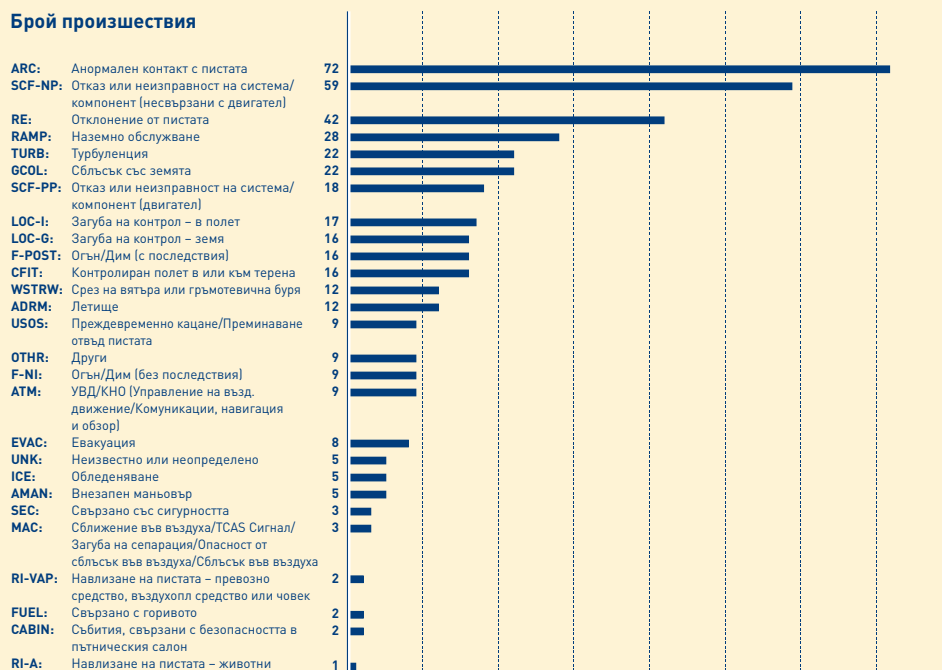
Всяка година групата на ИКАО за проучване на показателите на безопасността (SISG) приписва категории на произшествията по света, като използва таксономията, разработена от екипа за единна таксономия CAST-ИКАО. Анализът се базира на произшествия със самолети с неподвижно крило с тур-бинни двигатели и максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 5 700 кг. Общественият въздушен транспорт и авиационните специализирани операции са включени, но са изключени въздушни шоу програми, демонстра-ционни полети, тестови полети и незаконни полети.

Групата SISG класифицира произшествията от този клас самолети от 1997 г. до сега. На едно произшествие може да се приписва повече от една категория.

Фигурите в настоящата част показват резултатите за произшествия с ВС, регистрирани в Европа и в останалата част от света. Фигурите се базират върху общо 1 701 произшествия и 499 фатални произшествия в света.

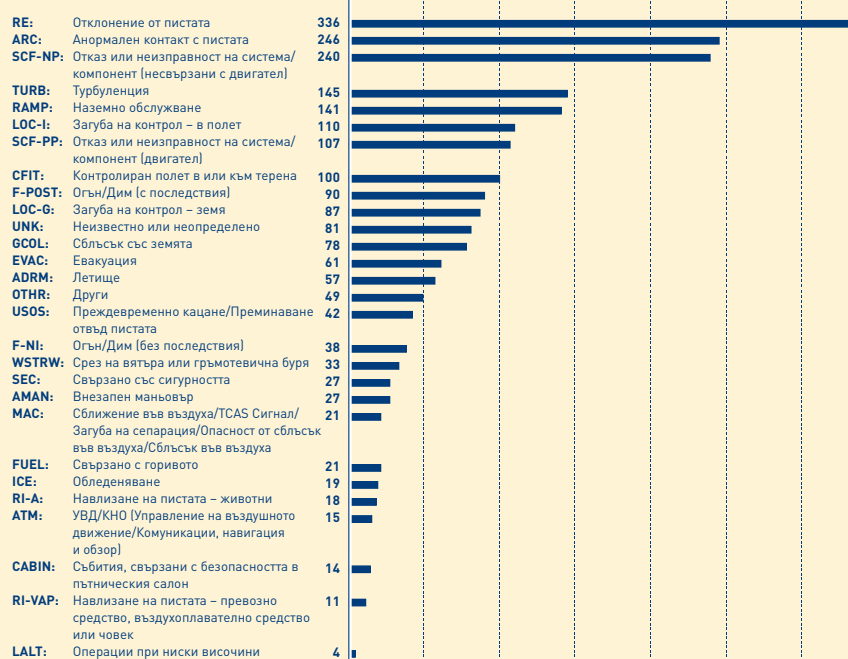
Първите три категории произшествия за Европа и останалия свят са еднакви, но редът им е различен.

ФИГУРА 19 Категории произшествия – произшествия с ВС, регистрирани в страните-членки на ЕААБ и използвани в обществения въздушен транспорт или при авиационни специализирани операции, с турбинни двигатели, неподвижно крило и маса над 5 700 кг



ФИГУРА 20 Категории произшествия – произшествия с чужди ВС, използвани в обществения въздушен транспорт или при авиационни специализирани операции, с турбинни двигатели, неподвижно крило и маса над 5 700 кг

Брой произшествия



Когато се разглеждат само фаталните произшествия, двете най-често срещани категории са „загуба на контрол в полет” и „контролиран полет в терена”. Те са причина за повечето от фаталните случаи по света.

ФИГУРА 21

Категории произшествия – фатални произшествия с ВС, регистрирани в странителенки на ЕААБ и използвани в обществения въздушен транспорт или при авиационни специализирани операции, с турбинни двигатели, неподвижно крило и маса над 5 700 кг

Брой произшествия

LOC-I:	Загуба на контрол – в полет	12
CFIT:	Контролиран полет в или към терена	11
F-POST:	Огън/Дим (с последствия)	10
SCF-PP:	Отказ или неизправност на система/компонент (двигател)	10
SCF-NP:	Отказ или неизправност на система/компонент (несвързани с двигател)	6
RAMP:	Наземно обслужване	5
RE:	Отклонение от пистата	5
ATM:	УВД/КНО (Управление на въздушното движение/Комуникации, навигация и обзор)	4
ADRM:	Летище	3
ARC:	Аномален контакт с пистата	3
ICE:	Обледеняване	3
F-NI:	Огън/Дим (без последствия)	3
OTHR:	Други	3
USOS:	Преждевременно кацане/Преминаване отвъд пистата	2
RI-VAP:	Навлизане на пистата – превозно средство, въздухоплавателно средство или човек	2
EVAC:	Евакуация	2
CABIN:	Събития, свързани с безопасността в пътническия салон	1
LOC-G:	Загуба на контрол – земя	1
SEC:	Свързано със сигурността	1
MAC:	Сближение във въздуха/TCAS Сигнал/Загуба на сепарация/Опасност от сблъсък във въздуха/Сблъсък във въздуха	1

ФИГУРА 22

Категории произшествия – фатални произшествия с чужди ВС, използвани в обществения въздушен транспорт или при авиационни специализирани операции, с турбинни двигатели, неподвижно крило и маса над 5,700 кг

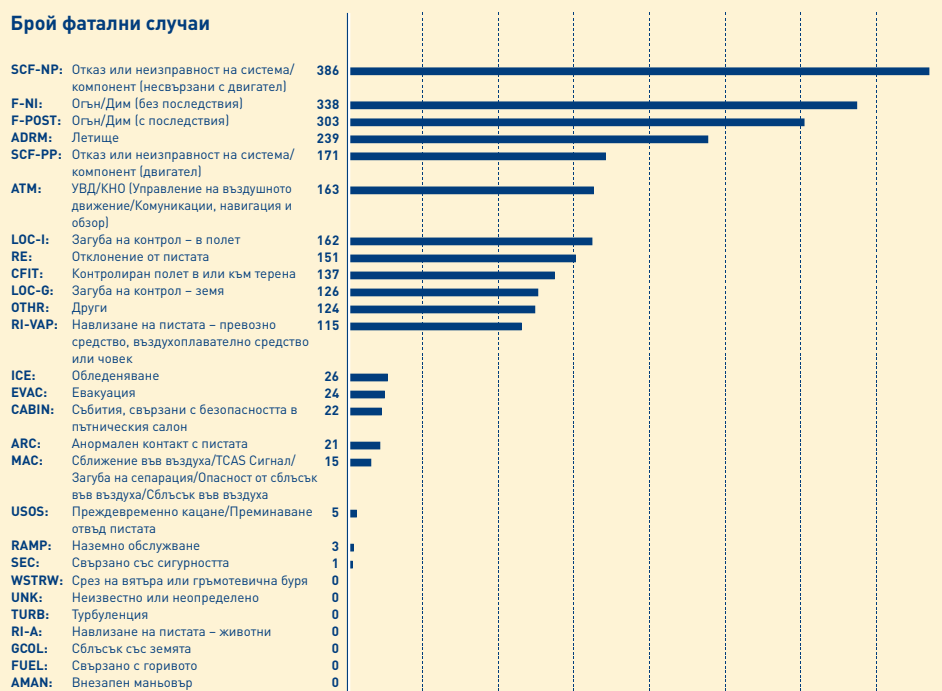
Брой произшествия

LOC-I:	Загуба на контрол – в полет	87
CFIT:	Контролиран полет в или към терена	80
F-POST:	Огън/Дим (с последствия)	57
UNK:	Неизвестно или неопределено	43
SCF-PP:	Отказ или неизправност на система/компонент (двигател)	36
RE:	Отклонение от пистата	35
SCF-NP:	Отказ или неизправност на система/компонент (несвързани с двигател)	34
SEC:	Свързано със сигурността	23
RAMP:	Наземно обслужване	22
ARC:	Аномален контакт с пистата	16
WSTRW:	Срез на вятъра или гръмотевична буря	13
FUEL:	Свързано с горивото	12
ATM:	УВД/КНО (Управление на въздушното движение/Комуникации, навигация и обзор)	9
ICE:	Обледеняване	9
ADRM:	Летище	7
USOS:	Преждевременно кацане/Преминаване отвъд пистата	7
LOC-G:	Загуба на контрол – земя	7
EVAC:	Евакуация	7
OTHR:	Други	6
RI-VAP:	Навлизане на пистата – превозно средство, въздухоплавателно средство или човек	5
CABIN:	Събития, свързани с безопасността в пътническия салон	4
LALT:	Операции при ниски височини	4
F-NI:	Огън/Дим (без последствия)	4
MAC:	Сближение във въздуха/TCAS Сигнал/Загуба на сепарация/Опасност от сблъсък във въздуха/Сблъсък във въздуха	4
TURB:	Турбуленция	3
AMAN:	Внезапен маньовър	2
GCOL:	Сблъсък със земята	1

За ВС с европейска регистрация преобладаващите категории за броя на фаталните случаи са „отказ или неизправност на система/компонент (несвързани с двигател)” и „огън (без последствия)” (вж. **ФИГУРА 23**). Тъй като при ВС с европейска регистрация са възникнали само малко на брой произшествия с голям брой фатални случаи, едно единствено произшествие може да повлияе реда на категориите. Големият брой фатални случаи, свързани с категорията огън (без последствия) е в резултат от две произшествия: Swissair MD-11 (1998 г.) и Air France Concorde (2000 г.). Двете произшествия са причина също така за почти всички фатални случаи в категорията SCF-NP.

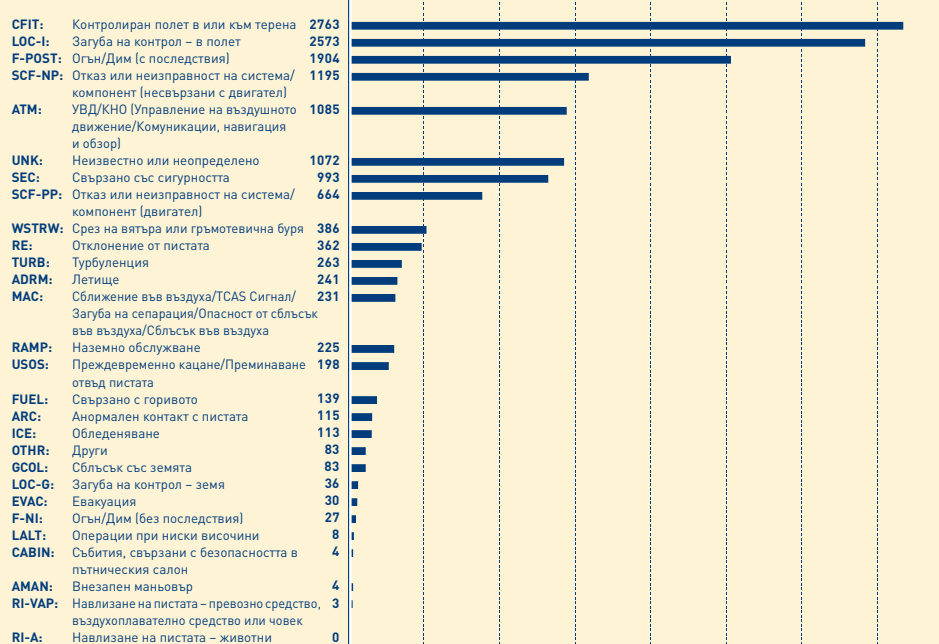
Категорията събития „летище” е четвърта по ред, като броят на фаталните случаи е в резултат основно от две големи произшествия: SAS MD80 (2001 г.) в Италия и Air France Concorde (2000 г.) във Франция. „Контролиран полет в терена” и „загуба на контрол в полет” са представени съответно със 137 и 162 фатални случаи.

ФИГУРА 23 Фатални случаи за категория ВС, регистрирани в страните-членки на ЕААБ и използвани в обществения въздушен транспорт или при авиационни специализирани операции, с турбинни двигатели, неподвижно крило и маса над 5 700 кг



ФИГУРА 24 Фатални случаи по категория, чужди ВС, използвани в обществения въздушен транспорт или при авиационни специализирани операции, с турбинни двигатели, неподвижно крило и маса над 5 700 кг

Брой фатални случаи



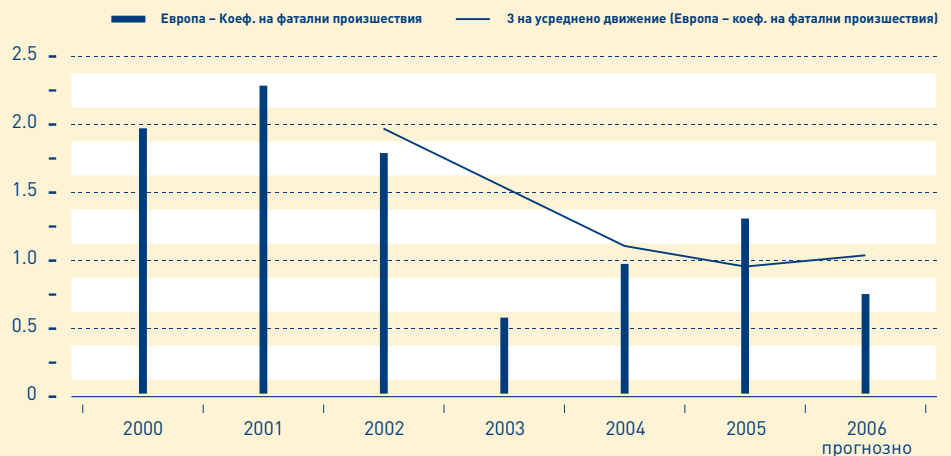
4.2

ПОКАЗАТЕЛИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ОБЩЕСТВЕНИЯ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

В допълнение към назованите от CAST-ИКАО категории произшествия, посочени в т. 4.1, бяха назовани и категории произшествия за ВС с максимална сертифицирана излетна маса между 2 250 и 5 700 кг.

Следните коефициенти за произшествия се основават на данни, получени от системата ADREP на ИКАО, и данни за движения, предоставени от Бюрото за въздушен транспорт на ИКАО. Към момента на разработване на настоящия преглед данните за 2006 г. не бяха налични, което наложи ограничаване на прегледа до 2000 – 2005 г. (въпреки това бе подготвен прогнозен резултат за 2006 г. – вж. по-долу). Освен това наличните данни съвкупни за всички европейски държави, т.е. изчисленията включват коефициенти за произшествия и за европейски държави, които не са членки на ЕААБ или не са асоциирани към Агенцията.

ФИГУРА 25 Коефициент на фатални произшествия, ВС регистрирани в Европа, 2000 – 2006 г., самолети с неподвижно крило над 2 250кг, операции на обществения въздушен транспорт

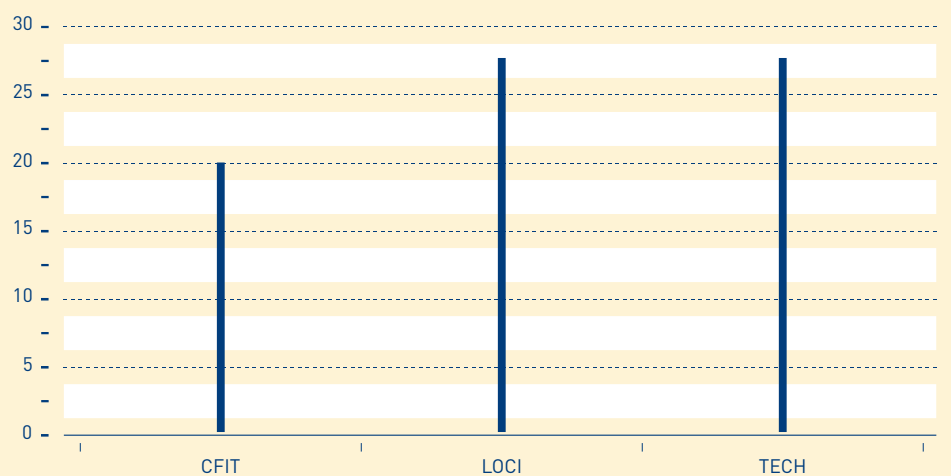


Коефициентът, показан на **ФИГУРА 25** се базира на броя на всички фатални произшествия, регистрирани в Европа, независимо от техните причини. Стойността за 2006 г. е изчислена на базата на разчетни стойности за броя на полетите и с използване на действителния брой на фаталните произшествия. Спадът в коефициента от 2006 г. спрямо 2005 г. е основно в резултат от намаления брой произшествия, който е спаднал от 10 през 2005 г. до 6 през 2006 г.

На **ФИГУРА 26** е показана относителната честота на трите най-значими категории произшествия за фатални произшествия, включващи ВС, регистрирани в Европа.

ФИГУРА 26

Най-значими категории произшествия, самолети с неподвижно крило с МТОМ над 2 250кг, регистрирани в Европа, операции на обществения въздушен транспорт, фатални произшествия, 2000 – 2006 г.



CFIT: Контролиран полет в терена

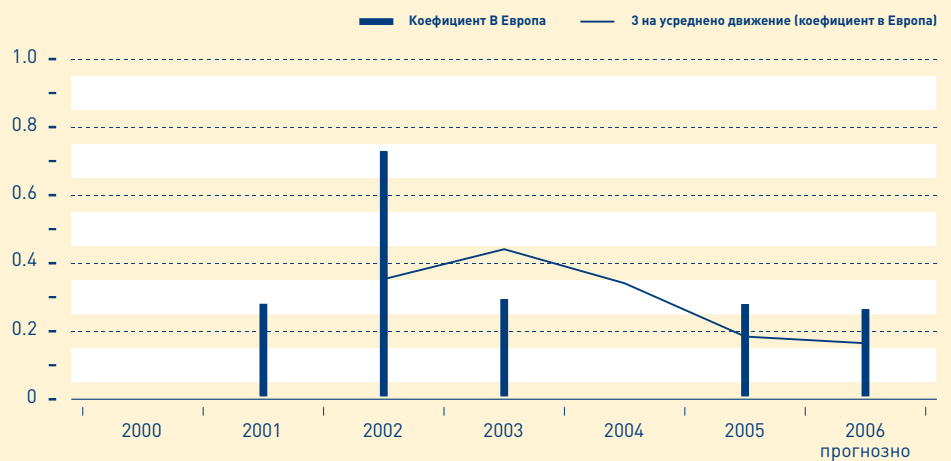
LOCI: Загуба на контрол в полет

TECH: Произшествия, свързани с ВС/системи на ВС или откази на двигател на ВС

Контролиран полет в терена (CFIT)

ФИГУРА 27

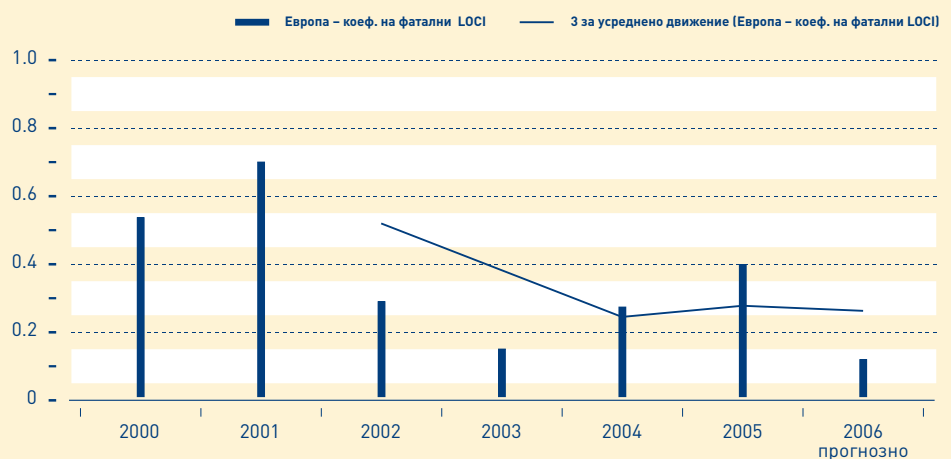
CFIT: Коефициент на фатални произшествия, 2000 – 2006 г., самолети с неподвижно крило над 2 250кг, регистрирани в Европа, операции на обществения въздушен транспорт



Малкият спад в коефициента при сравнение на разчетния коефициент за 2006 г. с коефициентите за 2003 г. и 2005 г. е в резултат от увеличаване на трафика при запазване на броя на произшествията от категория ‘контролиран полет в терена’(2).

Загуба на контрол в полет (LOC-I)

ФИГУРА 28 LOC-I: Коефициент на фатални произшествия, 2000 – 2006 г., самолети с неподвижно крило над 2 250кг, регистрирани в Европа, операции на обществения въздушен транспорт

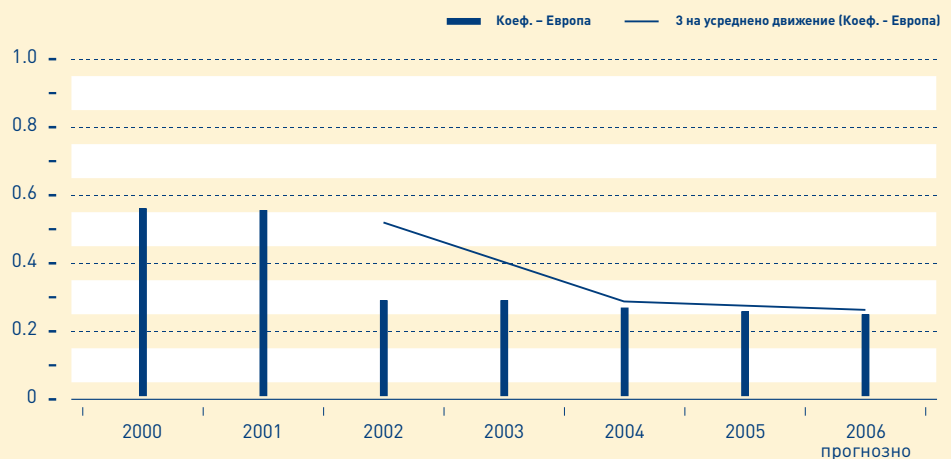


Докато броят на произшествията, свързани с категорията ‘загуба на контрол в полет’ се променя, средният коефициент на фатални произшествия, включващи ‘загуба на контрол в полет’ се запазва стабилен през последните пет години на стойност около 0.27 произшествия за 1 милион полета.

Произшествия, свързани с ВС/системи на ВС или откази на двигатели (TECH)⁸

ФИГУРА 29

TECH: Коефициент на фатални произшествия, 2000 – 2006 г., самолети с неподвижно крило над 2 250кг, регистрирани в Европа, операции на обществения въздушен транспорт



В резултат от постоянния брой фатални произшествия в тази категория, съответният коефициент се е запазил стабилен през последните пет години. Малко намаляване се отчита след 2002 г. поради увеличаването на броя на полетите, докато броят на произшествията остава постоянен (2 произшествия годишно).

ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Данните показват, че нивото на безопасност на авиацията в Европа е високо и че съществува тенденция за продължаване на подобряването му. Въпреки това е налице и загриженост: подобренията се постигат по-бавно отколкото в останалата част от света, съществува неизменен малък брой произшествия и някои категории произшествия почти изцяло се доминират от произшествия с европейски ВС.

В допълнение към фаталните случаи при операциите на обществения въздушен транспорт почти същият брой хора са били фатално ранени при произшествия, свързани с общата авиация в Европа.

Налице е необходимост от координирани усилия в Европа, за да се решат тези въпроси.

⁸ Забележка: За целите на настоящия анализ данните за произшествия за категории “SCF-NP” (отказ на системи/компоненти, несвързани със захранване) и “SCF-PP” (отказ на системи/компоненти, свързани със захранване) са комбинирани.

ДЕЙСТВИЯ НА ЕААБ ПО БЕЗОПАСНОСТТА

5.1 ЕВРОПЕЙСКАТА СТРАТЕГИЧЕСКА ИНИЦИАТИВА ЗА БЕЗОПАСНОСТ (ESSI)

ЕААБ създаде Европейската стратегическа инициатива за безопасност (ESSI) през април 2006 г. като наследник на Обединената инициатива за авиационна безопасност (JSSI) на Обединените авиационни власти (JAA). Срещата за учредяване на ESSI се проведе на 27 април 2006 г., а предаването на дейността от JSSI към ESSI се извърши на 28 юни 2006 г.

Инициативата ESSI е насочена към партньорство за авиационна безопасност в Европа. Нейната цел е по-нататъшно увеличаване на безопасността в Европа и за европейските граждани по света през периода 2007 – 2017 г. чрез анализ на данни за безопасност, координация с инициативи за безопасност по света и прилагане на планове за разходно-ефективни действия.

Инициативата ESSI дефинира отново и възроди съвместните усилия за безопасност в Европа с нова цел, нов подход за сътрудничество между регулатор и индустрия и нов процес. В съответствие с наследството от JSSI, инициативата ESSI ще поддържа и разработва сътрудничеството с Екипа за безопасност на търговската авиация в САЩ и с други големи инициативи за безопасност по света и особено в рамките на Програмата за кооперативно развитие на оперативната безопасност и продължаване на летателната годност (COSCAP) от Програмата за техническо сътрудничество на ИКАО.

Инициативата ESSI се вписва естествено в Пътната карта на глобалната авиационна безопасност, разработена през 2006 г. за ИКАО от Индустриалната група за стратегия за безопасност, ръководена от Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA). Насърчавана от Пътната карта инициативата ESSI осигурява механизъм за координиране на инициативите за безопасност в Европа и между Европа и останалия свят, търсейки глобално сътрудничество и намаляване на дублирането на усилия от страна на заинтересованите страни.

Участниците в ESSI произхождат от страните-членки на ЕААБ (27-те държави-членки на ЕС плюс Швейцария, Лихтенщайн, Исландия и Норвегия) и от страните на Обединените авиационни власти (JAA), от производители, оператори и професионални съюзи, изследователски организации, Федералната авиационна администрация (FAA) и международни организации като ЕВРОКОНТРОЛ и ИКАО. Към настоящия момент участват повече от седемдесет граждански и военни организации.

Инициативата ESSI представлява партньорство между ЕААБ, други евро-пейски регулативни органи и индустрията. Както CAST, така и ESSI се основават върху принципа, че индустрията може да допълни

регулативните действия чрез доброволно ангажиране към разходно-ефективно повишаване на безопасността. Партньорството се потвърждава чрез подписване на гаранция, с която организациите се задължават да бъдат равноправни партньори в рамките на ESSI, като осигуряват разумни ресурси, за да гарантират ефективността на ESSI и предприемат разумни действия като резултат от препоръките, насоките и ръководството на ESSI. За консолидиране на партньорството в правомощията на ESSI е записано, че всеки екип на ESSI ще се председателства от представител на регулативен орган и на индустрията.

Инициативата ESSI е базирана на използването на данни и ориентирана към постигане на цели инициатива, която прилага методите на оценка и управление на риска. Тя ще анализира данните за безопасността, за да определи факторите, предизвикващи или допринасящи за произшествия или инциденти, и да идентифицира рисковете за безопасността. Тя ще възприема предимства от други инициативи за безопасност, за да избегне дублирането на ресурси и да увеличи максимално резултатите. Тя ще провежда също така прогнозни проучвания за определяне на потенциалните бъдещи опасности. Инициативата ESSI ще дефинира основни линии за безопасност, ще разработи и публикува цели за безопасност и ще балансира потенциала за намаляване на риска относно разходите. Тя ще разработи планове за действие и ще разпредели ресурси за постигане на целите, като ще предоставя безплатно резултатите на авиационната индустрия.

Инициативата ESSI прилага и насърчава принципи за управление на безопасността, прилага подхода “култура на справедливост”, третира по конфиденциален начин всички данни по безопасността и източниците им и защитава правата на собственост на информацията и данните.

Инициативата ESSI има три стълба: Екипът за безопасност на търговската авиация в Европа (ECAST), Екипът за безопасност на хеликоптерите в Европа (ENEST) и Екипът за безопасност на общата авиация в Европа (EGAST). Хеликоптерната дейност включва търговски и общи хеликоптерни операции.

5.1.1 ЕКИП ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ТЪРГОВСКАТА АВИАЦИЯ В ЕВРОПА (ECAST)

Екипът ECAST се занимава с операциите на големи ВС. Той е създаден през октомври 2006 г. от групата, която създаде инициативата ESSI. Екипът ECAST е европейският еквивалент на CAST в САЩ. Целта му е по-нататъшно повишаване на безопасността на търговската авиация в Европа и на европейските граждани по света.

Екипът ECAST разработва нова дейност по безопасност, като използва трифазов процес: фаза 1 – дефиниране и избор на въпроси, свързани с безопасността, фаза 2 – анализ на въпросите, свързани с безопасността, и фаза 3 – разработка, изпълнение и следене на планове за действие. През фаза 1 ECAST ще подготви списък от въпроси, свързани с безопасността, които създават рискове за европейското общество и подлежат на действия по намаляване и отстраняване на рисковете. Този списък ще бъде представен за анализ, който е предмет на фаза 2. За всеки въпрос по безопасността по време на фаза 3 ECAST ще разработва, оценява, избира, изпълнява и следи разходно-ефективни планове за действия. Използвайки измеримите параметри за безопасност, дефинирани във фаза 2, ECAST ще следи ефикасността на планове за действие с цел постигане на поставените цели по безопасност и ще предприема коригиращи действия при необходимост. Работата по фаза 1 започна през април 2006 г. и първите резултати се очакват през 2007 г.

Екипът ECAST следи също така в Европа и довършването на планове за действие, наследени от JSSI. JSSI адаптира тези планове от работата на CAST. Те се отнасят до намаляване на рисковете при произшествия при 'контролиран полет в терена', 'загуба на контрол' и 'подход и кацане' в Европа.

Два допълнителни процеса на ECAST засягат комуникацията и координацията с други инициативи по безопасност в Европа и света.

5.1.2 ЕКИП ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ХЕЛИКОПТЕРИТЕ В ЕВРОПА (ENEST)

Екипът ENEST е вторият стълб на инициативата ESSI. В него участват представители на производители, оператори, научно-изследователски организации, регулаторни органи, разследващи произшествия органи и военни от цяла Европа.

Екипът ENEST е също така европейският компонент на Международния екип за безопасност на хеликоптерите (IHST). Екипът IHST е създаден в САЩ през 2006 г. с цел постигане на 80 % намаление на коефициента на произшествия до 2016 г. За да се разглеждат специфичните въпроси, свързани с безопасността на хеликоптерните операции в Европа, европейските членове на IHST създадоха екипа ENEST през ноември 2006 г.

Европейският екип за безопасност на хеликоптерите (EHSAT) е формиран с цел разработване на процес за анализ на произшествията с хеликоптери в Европа и извършване на анализ, подобно на функциите на Обединения екип за безопасност на хеликоптерите (JHSAT) в рамките на IHST. Екипът EHSAT се ангажира да гарантира, че анализът, извършван в Европа, ще бъде съвместим с работата на екипа JHSAT.

За да се реши въпросът с различните езици, използвани в докладите за произшествия и да се оптимизира използването на ресурсите, EHSAT създаде седем регионални групи за анализ в Европа с цел покриване на повече от 89 % от европейската въздушна флота през 2007 г. Консолидацията на резултатите се извършва от екипа EHSAT с подкрепата на ЕААБ.

5.1.3 ЕКИП ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ОБЩАТА АВИАЦИЯ В ЕВРОПА (EGAST)

EGAST е третият стълб на ESSI, който трябва да бъде създаден в края на 2007 г.

В Европа, както и в останалите региони от света, общата авиация представлява разпокъсана общност. Въздушните спортове и хоби авиацията обхваща широк спектър от въздухоплавателни дейности – от летене с двигател, с балон и планер до новосъздадените дейности като сърфиране в небето, микросветлинно летене и парапланеризъм.

EGAST ще взема предвид новите регулативни материали, разработвани от ЕААБ за общата авиация. Получаването на данни за безопасността в общата авиация и участието на общността на общата авиация е предизвикателство. EGAST ще създава национални инициативи за общата авиация в Европа и ще учреди европейски форум за обмен на данни за безопасността и най-добри практики в тази област.

5.2 СЪЗДАВАНЕ НА ПРАВИЛА

Във връзка с натрупания от произшествията опит ЕААБ работи за подобряване на съответния регулативен материал при своята дейност по създаване на правила. Подробности могат да бъдат намерени на адрес: [HTTP://WWW.EAAB.EUROPA.EU/HOME/RM_APP_EN.HTML](http://www.eaab.europa.eu/home/rm_app_en.html).

5.3 СЕРТИФИЦИРАНЕ

ЕААБ предприема също така специфични действия във връзка с натрупания от произшествията опит. Агенцията разработва подобрения на оперативната система във връзка с категориите на произшествията чрез различни действия, включително издаването на директиви за летателна годност. Подробности могат да бъдат намерени на адрес: [HTTP://WWW.EAAB.EUROPA.EU/HOME/AW_DIR_EN.HTML](http://www.eaab.europa.eu/home/aw_dir_en.html).

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1: ДЕФИНИЦИИ И СЪКРАЩЕНИЯ

Произшествие ⁹	Събитие, свързано с експлоатация на въздухоплавателно средство, което възниква между момента, когато човек се качва на борда с намерение да извършва полет, до момента, когато всички такива лица са напуснали борда на въздухоплавателното средство, при което: а) човек е фатално или сериозно наранен в резултат от: — пребиваването си във въздухоплавателното средство, или — при пряк контакт с някоя част от въздухоплавателното средство, включително части, които са разединени от него, или — при пряко излагане на реактивната струя, с изключение на нараняванията, причинени от естествени причини, самонараняванията или причинените от други хора наранявания, или когато нараняванията са причинени на незаконно пребиваващи във въздухоплавателното средство пътници, укриващи се извън зоните обикновено използвани от пътниците и екипажа ; или б) ВС претърпява щети или структурни повреди, които: — влияят неблагоприятно върху структурата, работата или — полетните характеристики на ВС и обикновено изискват основен ремонт или подмяна на засегнатия компонент с изключение на отказ или щета на двигател, когато щетата е ограничена до самия двигател, неговия кожух или спомагателни части; или за щети, ограничени до витла, краища на крилата, антени, гуми, спирачки, обтекатели, малки вдлъбнатини или пукнатини в обшивката на ВС; или в) въздухоплавателното средство липсва или е изцяло недостъпно.
Авиационни специализирани операции	Експлоатация на въздухоплавателно средство, при която то се използва за специализирани услуги като селскостопански, строителни, за извършване на снимки, измервания, наблюдение и патрул, търсене и спасяване, рекламна дейност и др.
ADREP	Система на ИКАО за докладване на данни за произшествия/инциденти
ЕААБ	Европейска агенция за авиационна безопасност
ЕК	Европейската комисия
Фатално произшествие	Произшествие, при което има поне един фатален случай на член от полетния екипаж и/или пътник, или на земята в рамките на 30 дни след настъпване на това произшествие.
Чуждо въздухоплавателно средство	Всяко въздухоплавателно средство, което не е регистрирано в една от страните-членки на ЕААБ.
Операции на общата авиация	Операция на въздухоплавателно средство, различна от търговска въздушно-транспортна операция или авиационна специализирана операция.
ИКАО	Международна организация за гражданска авиация
Леко въздухоплавателно средство	ВС с максимална сертифицирана излетна маса под 2,251 кг.
МТОМ	Максимална сертифицирана излетна маса
Операции на обществения въздушен транспорт	Експлоатация на ВС, включваща превоз на пътници, товари или поща срещу възнаграждение или под наем.
Въздушна услуга по разписание	Въздушна услуга, открита за използване от обществото и извършвана в съответствие с публикувано разписание или с такава постоянна честота, че да представлява лесно разпознаваема систематична серия от полети, които са отворени за пряка резервация от членовете на обществото.
SISG	Група на ИКАО за проучване на показателите за безопасност

⁹ ЕААБ използва дефинициите на ИКАО за термините “произшествие” и “фатално произшествие” (вж. Анекс 13 на ИКАО, глава 1 – Дефиниции)

СЪКРАЩЕНИЯ НА КАТЕГОРИИТЕ ПРОИЗШЕСТВИЯ

за повече подробности вж.

[HTTP://INTLAVIATIONSTANDARDS.ORG/OCCURRENCECATEGORIES.HTML](http://intlaviationstandards.org/occurrencecategories.html)

ARC	Аномален контакт с пистата
AMAN	Внезапен маньовър
ADRM	Летище
ATM	УВД/КНО (Управление на въздушното движение/Комуникации, навигация и обзор)
CABIN	Събития, свързани с безопасността в пътническия салон
CFIT	Контролиран полет в или към терена
EVAC	Евакуация
F-NI	Огън/Дим (без последствия)
F-POST	Огън/Дим (с последствия)
FUEL	Свързано с горивото
GCOL	Сблъсък със земята
RAMP	Наземно обслужване
ICE	Обледеняване
LOC-G	Загуба на контрол – земя
LOC-I	Загуба на контрол – в полет
LALT	Операции при ниски височини
MAC	Сближение във въздуха/TCAS Сигнал/Загуба на сепарация/Опасност от сблъсък във въздуха/Сблъсък във въздуха
OTHR	Други
RE	Отклонение от пистата
RI-A	Навлизане на пистата – животни
RI-VAP	Навлизане на пистата – превозно средство, въздухоплавателно средство или човек
SEC	Свързано със сигурността
SCF-NP	Отказ или неизправност на система/компонент (несвързани с двигател)
SCF-PP	Отказ или неизправност на система/компонент (двигател)
TURB	Турбуленция
USOS	Преждевременно кацане/Преминаване отвъд пистата
UNK	Неизвестно или неопределено
WSTRW	Срез на вятъра или гръмотевична буря

ПРИЛОЖЕНИЕ 2: СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ

Фигура 1	Фатални случаи с пътници за 100 милиона пътнически мили, при обществен въздушен транспорт по разписание, като се изключват случаите на незаконна намеса
Фигура 2	Коефициент на произшествията, включващи фатални случаи с пътници за 100 000 полета по разписание, като се изключват случаите на незаконна намеса
Фигура 3	Фатални произшествия, общо операции на обществения въздушен транспорт, самолети с неподвижно крило с МТОМ над 2 250кг
Фигура 4	Фатални произшествия, пътнически операции на обществения въздушен транспорт, самолети с неподвижно крило с МТОМ над 2 250кг
Фигура 5	Фатални произшествия, товарни операции на обществения въздушен транспорт, самолети с неподвижно крило с МТОМ над 2 250кг
Фигура 6	Фатални случаи на борда, общо операции на обществения въздушен транспорт, самолети с неподвижно крило с МТОМ над 2 250кг
Фигура 7	Разпределение на фаталните произшествия в света през различните фази на полета, операции на обществения въздушен транспорт, 1997-2006 г., самолети с неподвижно крило с МТОМ над 2 250кг
Фигура 8	Разпределение на въздушната транспортна флота по вид на задвижването, държави-членки на ИКАО, 1996–2005 г., ВС с МТОМ по-голяма от 9000 кг

Фигура 9	Регионално разпределение на броя полети, операции по разписание и не по разписание, 2000 – 2005 г.
Фигура 10	Коефициент на фатални произшествия за периода 2000 – 2005 г., операции по разписание и не по разписание
Фигура 11	Фатални произшествия, общо операции на общественния въздушен транспорт, самолети с неподвижно крило с МТОМ над 2 250кг
Фигура 12	Фатални случаи на борда, общо операции на общественния въздушен транспорт, самолети с неподвижно крило с МТОМ над 2 250кг, регистрирани в държава-членка на ЕААБ
Фигура 13	Разпределение на фаталните произшествия във фазите на полета, операции на общественния въздушен транспорт, 1997 – 2006 г., самолети с неподвижно крило с МТОМ над 2 250кг
Фигура 14	Произшествия и фатални произшествия за вид операция на въздушния транспорт, хеликоптери, регистрирани в страните-членки на ЕААБ, 2006 г.
Фигура 15	Разпределение според МТОМ на хеликоптерите, участващи в операции на общественния въздушен транспорт – произшествия, хеликоптери, регистрирани в страните-членки на ЕААБ, 2006 г.
Фигура 16	Произшествия и фатални произшествия за вид на операцията, обща авиация (ОА) и за авиационни специализирани операции, 2006 г.
Фигура 17	Произшествия и фатални произшествия за вид на операцията, 2006 г., хеликоптери, SREG страна-членка на ЕААБ
Фигура 18	Разпределение на произшествията по МТОМ, страни-членки на ЕААБ, хеликоптери, 2006 г.
Фигура 19	Категории произшествия – произшествия с ВС, регистрирани в страните-членки на ЕААБ и използвани в общественния въздушен транспорт или при авиационни специализирани операции, с турбинни двигатели, неподвижно крило и маса над 5,700 кг
Фигура 20	Категории произшествия – произшествия с чужди ВС, използвани в общественния въздушен транспорт или при авиационни специализирани операции, с турбинни двигатели, неподвижно крило и маса над 5,700 kg aircraft, mass over 5,700 kg
Фигура 21	Категории произшествия – фатални произшествия с ВС, регистрирани в страните-членки на ЕААБ и използвани в общественния въздушен транспорт или при авиационни специализирани операции, с турбинни двигатели, неподвижно крило и маса над 5,700 кг
Фигура 22	Категории произшествия – фатални произшествия с чужди ВС, използвани в общественния въздушен транспорт или при авиационни специализирани операции, с турбинни двигатели, неподвижно крило и маса над 5,700 kg aircraft, mass over 5,700 kg
Фигура 23	Фатални случаи за категория, ВС, регистрирани в страните-членки на ЕААБ и използвани в общественния въздушен транспорт или при авиационни специализирани операции, с турбинни двигатели, неподвижно крило и маса над 5,700 кг
Фигура 24	Фатални случаи за категория, чужди ВС, използвани в общественния въздушен транспорт или при авиационни специализирани операции, с турбинни двигатели, неподвижно крило и маса над 5,700 кг
Фигура 25	Коефициент на фатални произшествия, ВС регистрирани в Европа, 2000 – 2006 г., самолети с неподвижно крило над 2 250кг, операции на общественния въздушен транспорт
Фигура 26	Най-значими категории произшествия, самолети с неподвижно крило с МТОМ над 2 250кг, регистрирани в Европа, операции на общественния въздушен транспорт, фатални произшествия, 2000 – 2006 г.
Фигура 27	CFIT: Коефициент на фатални произшествия, 2000 – 2006 г., самолети с неподвижно крило над 2 250кг, регистрирани в Европа, операции на общественния въздушен транспорт
Фигура 28	LOC-I: Коефициент на фатални произшествия, 2000 – 2006 г., самолети с неподвижно крило над 2 250кг, регистрирани в Европа, операции на общественния въздушен транспорт
Фигура 29	ТЕСН: Коефициент на фатални произшествия, 2000 – 2006 г., самолети с неподвижно крило над 2 250кг, регистрирани в Европа, операции на общественния въздушен транспорт

ПРИЛОЖЕНИЕ 3: СПИСК НА ФАТАЛНИТЕ ИНЦИДЕНТИ ЗА 2006 Г.

Операции на обществения въздушен транспорт само за самолети
с неподвижно крило и МТОМ над 2 250кг

ВС, РЕГИСТРИРАНИ В СТРАНИ-ЧЛЕНКИ НА ЕААБ

Дата	Държава на възникване	Тип ВС	Вид операция	Фатални случаи на борда	Фаза от полета
12/01/06	Германия	Beech 300 King Air	Пребазиране/ позициониране	2	Подход
07/03/06	Испания	Cessna 421	Въздушно такси	6	Подход
02/07/06	Германия	De Havilland DHC2 MK I Beaver	Пътническа	5	Излитане
09/07/06	Русия	Airbus A310	Пътническа	126	Кацане
10/10/06	Норвегия	BAE Systems 146-200	Пътническа	4	Кацане
19/10/06	Франция	Beech 90 King Air	Спешна медицинска помощ	4	Излитане

ВС, РЕГИСТРИРАНИ В ОСТАНАЛАТА ЧАСТ ОТ СВЕТА (ЧУЖДИ ВС)

Дата	Държава на възникване	Тип ВС	Вид операция	Фатални случаи на борда	Фаза от полета
16/01/06	САЩ	Boeing 737-500	Пътническа	1	На място
19/01/06	Австралия	Beech 58 Baron	Пътническа	2	Неизвестна
21/01/06	Канада	Cessna 208B	Пътническа	3	По маршрута
08/02/06	САЩ	Swearingen Metro II	Товарна	1	По маршрута
08/03/06	САЩ	Cessna 414A	Пребазиране/ позициониране	3	Подход
08/03/06	Канада	Piper PA-31-350	Товарна	1	Кацане
18/03/06	САЩ	Beech C99	Товарна	2	Подход
24/03/06	Еквадор	Cessna 208 Caravan I	Пътническа	5	Излитане
31/03/06	Бразилия	Let L-410	Пътническа	19	По маршрута
16/04/06	Боливия	Fokker F-27	Пътническа	1	Кацане
24/04/06	Афганистан	Antonov An-32	Пътническа	2	Кацане
27/04/06	Конго	Convair 580	Товарна	8	Кацане
28/04/06	Уганда	CESSNA 208 Grand Caravan	Товарна	3	По маршрута
03/05/06	Русия	Airbus A320	Пътническа	113	Подход
02/06/06	САЩ	Learjet 35A	Пътническа	2	Подход

Дата	Държава на възникване	Тип ВС	Вид операция	Фатални случаи на борда	Фаза от полета
21/06/06	Непал	De Havilland DHC6-300	Пътническа	9	Подход
25/06/06	САЩ	Mitsubishi MU-2B-60	Пребазиране/ позициониране	1	Излитане
30/06/06	Мозамбик	Cessna 208B	Пътническа	1	Подход
07/07/06	Конго	Antonov An-12	Товарна	6	По маршрута
10/07/06	САЩ	Piper PA-31-350	Товарна	1	По маршрута
10/07/06	Пакистан	Fokker F-27	Пътническа	45	Излитане
03/08/06	Конго	Antonov An-28	Пътническа	17	Подход
04/08/06	САЩ	Embraer 110 Bandeirante	Пребазиране/ позициониране	1	Подход
13/08/06	Италия	Lockheed Hercules 100-30	Товарна	3	По маршрута
22/08/06	Украйна	Tupolev TU-154M	Пътническа	170	По маршрута
27/08/06	САЩ	Bombardier CRJ-100	Пътническа	49	Излитане
01/09/06	Иран	Tupolev TU-154M	Пътническа	28	Кацане
29/09/06	Бразилия	Boeing 737-800	Пътническа	154	По маршрута
25/10/06	Мадагаскар	Cessna 425	Пътническа	6	Излитане
29/10/06	Нигерия	Boeing 737-200	Пътническа	96	Излитане
09/11/06	Конго	Let L-410	Пътническа	1	Кацане
17/11/06	Индонезия	De Havilland DHC6-300	Пътническа	12	По маршрута
18/11/06	Колумбия	Boeing 727-100	Товарна	5	Подход
16/12/06	Танзания	Cessna 310Q	Пътническа	2	Излитане
30/12/06	Мексико	Rockwell Sabreliner	Товарна	2	Подход

УВЕДОМЛЕНИЕ

Представените данни за произшествия са само за информационни цели. Те са получени от базите данни на Агенцията, съставени от данни на ИКАО и авиационната индустрия. Данните отразяват степента на познание към момента на съставяне на доклада.

Въпреки положените старания за избягване на грешки в съдържанието на доклада, Агенцията не дава гаранция за точността, пълнотата или валидността на съдържанието. Агенцията няма да бъде отговорна за всякакъв вид щети или други искове, понесени в резултат от некоректни, недостатъчни или невалидни данни, или възникващи от или във връзка с използването, копирането или изобразяването на съдържанието до степента, разрешена по европейското и националното законодателство. Информацията, съдържаща се в настоящия доклад, не трябва да бъде считана за юридическо становище.

ИЗДАТЕЛ

Европейска агенция за авиационна безопасност
Отдел за анализ и проучване на безопасността
Ottoplatz 1, D-50679 Cologne

Тел. : +49 221 89990 000
Факс : +49 221 89990 999
Електронен адрес: asr@easa.europa.eu

Репродуцирането е разрешено, ако източникът е официално признат.

Информация за Европейската агенция за авиационна безопасност е
налична на адрес: www.easa.europa.eu.

ХУДОЖЕСТВЕНО ОФОРМЛЕНИЕ, ДИЗАЙН И ПЕЧАТ

Heller & C, Thomas Zimmer
Lindenstrasse 20, D-50674 Cologne



E A A B

Ottoplatz 1, D-50679 Cologne
www.easa.europa.eu