

ЛЕКЦИЯ № 9

ТЕМА №3 Планирование и организация профилактической работы ИАС по предупреждению АП и инцидентов

3.1 Сущность, основные задачи и основные принципы проведения профилактической работы

Профилактическая работа ИАС по обеспечению безопасности полетов является основной составной частью всей деятельности этой службы, направленной на эффективное выполнение планов учебно-боевой подготовки частей и подразделений. Основными задачами профилактической работы ИАС являются:

обеспечение законности допуска к полету ЛА

предупреждение авиационных происшествий и инцидентов из-за отказов техники, происходящих по различным причинам и в первую очередь вследствие ошибок летного и инженерно-технического состава в ее эксплуатации;

анализ причин АП и инцидентов, недостатков в организации и обеспечении полетов и разработка мероприятий по их устранению и исключению повторяемости по одним и тем же причинам;

оценка эффективности проводимых мероприятий.

Профилактическая работа ИАС должна основываться на следующих основных принципах:

1. Принцип комплексного подхода к организации и проведению профилактической работы. Этот принцип требует всестороннего учета задач, решаемых частью, условий базирования, состояния авиационной техники и степени ее освоения личным составом частей и обеспечивающих подразделений.

2. Научность и объективность. В соответствии с этим принципом профилактическая работа должна основываться на научных рекомендациях, оперируя объективно выявленными факторами, снижающими безопасность полетов.

3. Непрерывность, конкретность и предметность профилактики. В соответствии с этим принципом профилактическая работа – непрерывный процесс, реализующийся на конкретных типах АТ, видах ее подготовок, регламентных (ремонтных) работах, направленный на достижение конкретной цели – предупреждение авиационных происшествий и инцидентов.

4. Полный охват объектов профилактики и качественная законченность мероприятий по предупреждению АП и инцидентов. Особенно важно учитывать это в ИАС частей, имеющих группы хранения АТ, при вводе в строй летательных аппаратов, длительное время находящихся на консервации.

5. Своевременное повторение мероприятий с целью закрепления положительных результатов профилактической работы.

6. Технологическая и трудовая дисциплина каждого специалиста, участвующего в разработке и осуществлении профилактических мероприятий ИАС.

7. Полная объективная информация о ходе и результатах выполняемых профилактических мероприятий.

3.2. Получение информации о факторах, снижающих БзП

Выявление и сбор информации о факторах, снижающих безопасность полетов, является прямой обязанностью всех командиров и начальников, организующих и обеспечивающих их проведение. Вся информация по своему содержанию состоит из двух частей:

1. Информация по конкретному случаю (АП, инциденту, опасному отказу и т.п.) для принятия немедленных мер;

2. Информация по тем же случаям, имевшим место за определенный период эксплуатации, для проведения анализа и разработки плановых профилактических мероприятий.

По источникам получения информация делится на внутреннюю, накапливаемую по фактам, имевшим место в данной части, и внешнюю, поступающую из вышестоящих штабов.

Внутренняя информация должна включать все выявленные в части случаи нарушения и ошибочных действий личного состава, отказов авиационной техники и средств обеспечения полетов, случаи попадания ЛА в неблагоприятные условия независимо от опасности последствий.

Источниками внутренней информации являются:

личные наблюдения и доклады лиц, организующих, выполняющих, обеспечивающих и обслуживающих полеты;

материалы объективного контроля;

сообщение лиц, контролирующих полеты;

записи в журналах руководителя полетов и старшего инженера полетов;

результаты инспектирования структурных подразделений авиационной системы;

карточки учета отказов и неисправностей авиационной техники;

материалы расследования авиационных инцидентов и их анализа;

бортовая и техническая документация;

результаты прогнозирования опасных факторов;

добровольные (анонимные) сообщения личного состава.

Информация в течение летного дня (смены) накапливается главным образом в журналах группы объективного контроля, руководителя полетов, старшего инженера полетов, частично – в журналах дежурных по службам обеспечения полетов.

В зависимости от тяжести последствий все регистрируемые случаи делятся на инциденты и недостатки в организации и проведении полетов. К последним можно отнести, например, ошибочные действия личного состава, отказы техники и другие

упущения, не приводящие к угрозе БзП. Отказы авиационной техники и средств обеспечения полетов, не относящиеся к инцидентам, учитываются и анализируются в порядке, установленном командиром части. Они доводятся до личного состава в части, их касающейся, на разборе итогов летного дня (смены). О серьезных инцидентах командир части по команде докладывает немедленно с указанием, среди прочих сведений, об обстоятельствах инцидента, принятых или намечаемых мерах. К инцидентам, связанным с отказами авиационной техники, нарушениями в ее эксплуатации и обслуживании, относятся отказ системы управления ЛА, остановка (самовыключение) двигателя, отказ системы управления двигателем, заправка летательного аппарата некондиционными горючесмазочными материалами, помпаж двигателя (воздухозаборника) и др.

Внешняя информация поступает в часть из вышестоящих штабов. Она делится на оперативную, периодическую и информацию, предоставляемую по запросу.

Оперативная информация об инцидентах содержит сведения об их обстоятельствах и причинах и рекомендации профилактического характера. Она доводится до личного состава частей в виде шифротелеграмм или по телефону.

Источниками периодической информации о состоянии безопасности полетов являются:

- экспресс-бюллетени по безопасности полетов;
- информационные выпуски об АП и авиационных инцидентах;
- выпуски с рекомендациями по предупреждению отказов авиационной техники и ошибочных действий летного состава и органов единой системы ОрВД;
- материалы, содержащие анализ АП и авиационных инцидентов;
- рекомендации по предотвращению АП.

Указанные выше источники разрабатываются в соответствующих организациях ВВС и вышестоящих штабах с установленной периодичностью, например, ежемесячно, ежеквартально и т.д.

Информация о факторах, снижающих безопасность полетов в ряде случаев, когда причины появления этих факторов очевидны, позволяет непосредственно разработать конкретные мероприятия профилактического характера. Однако чаще всего для выявления этих причин требуются обработка и анализ информации.