

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАБОТЫ СЛУЖБ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ С ЦЕЛЬЮ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

А. С. ЛЮЕВ, М. Н. МАНУЙЛОВ

Белорусская государственная академия авиации, г. Минск

Подготовку средств наземного обслуживания общего применения к работе, проверку технического состояния, укомплектование оборудованием, приборами, средствами пожаротушения, инструментом, расходным материалом, проведение регламентных и других видов работ, контрольных осмотров и оформление документации проводит личный состав авиационной базы.

О подготовке и допуске к применению средств, топлива, масла, специальных жидкостей и газов на авиационной технике должностные лица авиационной базы делают отметку в путевом листе, журнале учета работы средств, паспорте и контрольном талоне.

Проверку паспортных данных качества и пригодности кислорода проводят начальник автомобильной и электрогазовой службы и начальник медицинской службы авиационной базы.

Подаваемые для обслуживания авиационной техники (на полеты, для выполнения регламентных и других видов работ и проверок) средства подвергаются аэродромному контролю инженерно-технической службой.

В авиационной базе контроль качества и допуск к заправке воздушного судна горючим, маслами, специальными жидкостями и газами производится заместителем командира авиационно-технической части, начальником (помощником) службы горючего и смазочных материалов, начальником склада горючего, начальником лаборатории горючего и смазочных материалов, начальником (помощником) автомобильной и электрогазовой службы, начальником кислорододобывающей станции, начальником группы газообеспечения.

Заправка воздушного судна производится после того, как техник воздушного судна убедится, что в контрольном талоне есть письменное разрешение должностных лиц согласно требованиям служебных документов на заправку, и проверит заземление самолета, заземление заправщика, заземление пистолета включением штыря с тросом в заземляющее гнездо воздушного судна.

Наиболее характерными опасными факторами в инженерно-авиационном обеспечении являются:

- несоответствие организационно-штатной структуры инженерно-авиационной службы некоторых подразделений, частей, соединений и объединений объему и сложности решаемых задач;
- неудовлетворительное обеспечение запасными частями и агрегатами, что приводит к значительному возрастанию количества монтажно-демонтажных работ в связи с необходимостью использования для восстановления исправности АТ агрегатов, снятых с простаивающих самолетов;
- сворачивание работ по выполнению доработок авиационной техники, направленных на повышение ее надежности по причине отсутствия финансирования;
- отвлечение специалистов инженерно-авиационной службы на выполнение работ по хранению сверхштатной авиационной техники, а также на выполнение задач, не связанных с эксплуатацией авиатехники;
- критическое снижение запаса ресурса (срока службы) некоторых типов авиационной техники, что обуславливает определенную степень риска в оценке технического состояния воздушного судна и т. д.

К основным общим мероприятиям по предупреждению ошибочных (неправильных) действий инженерно-технического состава относятся:

- изучение психофизиологических особенностей труда специалистов инженерно-авиационной службы, причин допускаемых ими ошибок, отработка и реализация мероприятий по их предотвращению;
- изучение конструкции и правил эксплуатации авиационной техники, наиболее опасных и часто повторяющихся конструктивных и производственных недостатков, методов предотвращения отказов авиационной техники;
- изучение эргономических недостатков эксплуатируемой авиатехники и реализация мер по устранению их влияния на качество работ;
- постоянное совершенствование системы контроля полноты и качества выполнения работ на авиационной технике;
- жесткий контроль за использованием при эксплуатации авиационной техники только исправной контрольно-проверочной аппаратуры и инструмента, а также применением предусмотренных эксплуатационной документацией расходных и горюче-смазочных материалов;

- обеспечение соответствия объема и сложности выполняемых на авиатехнике работ имеющимся силам, средствам, а также уровню профессиональной подготовки инженерно-технического состава;
- использование средств объективного контроля для оценки полноты и качества подготовки авиационной техники к полетам с документированием и анализом результатов;
- оперативное и объективное информирование авиаспециалистов при проведении специальных занятий об опасных факторах, выявленных в других частях на однотипной авиационной технике, а также недостатках в организации ее эксплуатации, выработка и реализация эффективных мероприятий по их устранению.

Наиболее часто повторяющимися опасными факторами в аэродромно-техническом обеспечении полетов являются:

- неудовлетворительное содержание и подготовка взлетно-посадочных полос (далее – ВПП), рулежных дорожек, централизованных заправок, мест стоянок и других объектов аэродромов к полетам;
- нарушения в организации приема, хранения и контроля качества материальных средств, прежде всего, горючего и смазочных материалов;
- недостатки в эксплуатации средств аэродромно-технического обслуживания воздушных судов и в работе зарядно-аккумуляторных станций;
- повреждения (поломки) воздушных судов в результате движения и маневрирования на аэродроме средств наземного обеспечения полетов;
- дорожно-транспортные происшествия на аэродроме по вине личного состава;
- отказы в электроснабжении аэродрома в процессе полетов.

Предотвращение указанных опасных факторов осуществляется:

- своевременным и качественным ремонтом искусственных покрытий ВПП, рулежных дорожек, мест стоянок и грунтовой части летной полосы;
- выполнением маркировки элементов летного поля и полос воздушных подходов;
- строгим контролем за содержанием боковых и концевых полос безопасности, технической исправности и правильности размещения аэродромных аварийных тормозных установок и состояния площадок аварийного торможения за ними;
- соблюдением методики подготовки и приема аэродрома к полетам;
- выполнением аэродромного контроля (проверка состояния средств заправки и фильтрования, слива отстоя, контроль чистоты горючего и документальная проверка его качества);
- соблюдением технологической схемы обеспечения чистоты авиационного горючего на складах; исключением случаев подачи к заправке воздушных судов некондиционных топлива, масел, спецжидкостей и газов;
- соблюдением технологии дозирования противокристаллизационных жидкостей в топливо, правил приготовления маслосмесей, технологии контроля их качества перед заправкой воздушного судна;
- исключением случаев нарушения технологии регламентных работ на бортовых авиационных аккумуляторах на зарядно-аккумуляторных станциях, а также порядка приема и выдачи их с зарядно-аккумуляторных станций;
- знанием и соблюдением маршрутов движения личного состава и техники по летному полю аэродрома, правил подъезда, маневрирования, буксировки и установки средств наземного обеспечения у воздушных судов.

УДК 656.2

К ВОПРОСУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НАХОЖДЕНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА СТАЦИОННЫХ ПУТЯХ

Н. Н. МАЗЬКО, Я. А. НЕЧАЕВА

Самарский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация

Достижение высокого уровня безопасности движения, который соответствует статусу холдинга, занимающего лидирующую позицию среди железных дорог мира в части безопасности предоставляемых услуг инфраструктуры, безопасности и надежности всех процессов – стратегическая цель ОАО «Российские железные дороги».