

КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

Выявление аварийных факторов:
человек, машина, окружающая среда.

19 января 2011 г.

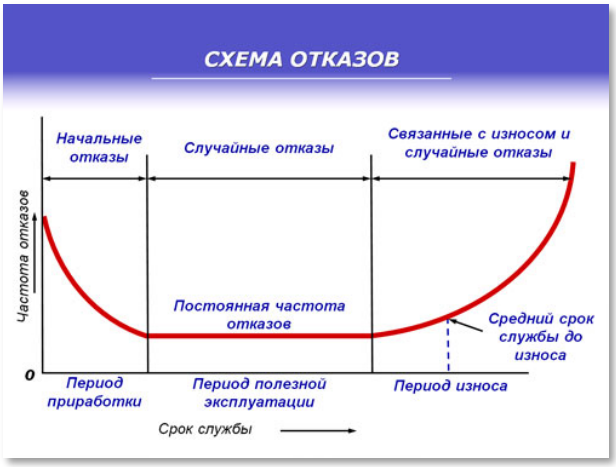
mail@aviasafety.ru | +7 (916) 130-0864

Постулат безопасности №6 гласит:

Необходимо постоянное выявление аварийных факторов: человек, машина, окружающая среда.

Машина

Отказы технических средств, оборудования обычно происходят на ярко выраженных этапах: начальные отказы в период приработки, случайные отказы в период полезной эксплуатации и отказы, связанные с износом, в конце срока службы в соответствии с правилом неизбежности Мерфи: «То, что способно сломаться, обязательно сломается».



Для России, которая проходит очень сложный период использования старых и стареющих воздушных судов как советского, так и западного производства, очень важно применять мировой опыт.

Проблема использования старых и стареющих воздушных судов актуальна для многих стран. В докладе президенту США Клинтону о состоянии безопасности полетов было отмечено, что к 2000 году в США более 2500 самолетов коммерческой авиации будут совершать полеты в течение срока, превышающего их первоначально запланированный ресурс (Итоговый доклад Комиссии Белого дома по безопасности полетов 12 февраля 1997 года). Это послужило поводом для создания совместной программы FAA - Минобороны - НАСА по стареющим самолетам и их летной годности.

Особое внимание уделено воздействию старения компонентов, не входящих в конструкцию самолета (электропроводки, разъемы, жгуты проводов, кабели, топливные, гидравлические и пневматические линии, электромеханические системы, насосы, датчики, приводы).

Поручено проводить ежегодные международные конференции по совершенствованию концепции и методов обеспечения безопасности полетов старых и стареющих воздушных судов в кооперации с ведущими странами.

Каждый год проводятся международные конференции по проблеме использования старых и стареющих воздушных судов.Их девиз примерно одинаковый: "Если долго ждать, можно опоздать!" "Don't wait, until it's too late!" Более 1000 участников приняли участие в конференции. К сожалению, сведений о присутствии авиаторов из России нет.

06 февраля 2007 года. Австралийский комитет по безопасности на транспорте (ATSB) опубликовал доклад об использовании старых и стареющих воздушных судах. Многим воздушным судам, эксплуатируемым в небольших авиакомпаниях Австралии, продлен срок службы до 25 лет, однако это не привело к ухудшению безопасности полетов при хорошем техническом обслуживании. Известно, что Австралия является одной из передовых стран мира по внедрению современных концепций и методов предотвращения авиационных происшествий, поэтому указанный доклад может представлять интерес для авиатранспортной системы и производителей воздушных судов. Доклад подготовлен под

девизом: "Когда старое становится слишком старым?" "How old is too old?" С докладом можно ознакомиться: ATSB Research and Analysis Report - B20050205

Не пойдем в ногу с миром - будем пожинать горькие плоды.

XX век. Пример:
18 марта 1997 года потерпел катастрофу самолёт Ан-24 "Ставропольской акционерной авиакомпании' из-за разрушения конструкции хвостовой части фюзеляжа с последующим отделением хвостового оперения. Самолёт перешёл в энергичное снижение и столкнулся с землёй. Все погибли. Разрушение произошло из-за обширного по площади и значительного по глубине (местами сквозного) коррозионного поражения обшивки и силовых элементов хвостовой части фюзеляжа. Место начала разрушения располагалось в подпольном пространстве в районе туалета. Коррозионные процессы в месте разрушения на обшивке протекали в течение ряда лет.

XXI век. Пример:
02 мая 2006 года, Як-42 авиакомпании "Красноярские авиалинии" следовал из Иркутска в Красноярск. На эшелоне сработала сигнализация "Пожар двигателя" и экипаж выключил двигатель № 1.Через 2 минуты сработала сигнализация "Пожар двигателя" и экипаж выключил еще один двигатель (правый двигатель - № 3). Командир принял решение вернуться в Иркутск и произвел посадку. В ходе расследования было установлено, что срабатывание сигнализации "Пожар" было ложным и стало следствием наличия посторонних сигналов в электроцепи в результате коррозии межконтактной поверхности в электроразъеме из-за попадания химжидкости из туалета, коррозионного поражения элементов конструкции пола туалета и нарушения его герметизации.

Чтите и помните об общемировых Постулатах безопасности!
Подробнее: http://www.aviasafety.ru/postulates.

Авиаторы!

Начинайте свой день с www.aviasafety.ru!