

DOI 10.33099/2618-1614-2019-6-1-36-39

УДК 347.822.4

Є. В. Гончаренко,

ад'юнкт кафедри авіації, Національний університет оборони України імені Івана Черняховського

Культура безпеки польотів державної авіації України

У статті розглядаються проблемні питання зростання основних показників аварійності в авіації Збройних Сил України. Метою статті є покращення ефективності забезпечення безпеки польотів у державній авіації України шляхом упровадження поняття «культура безпеки польотів». Розглядаються основні компоненти культури безпеки польотів, ключові принципи, на яких ґрунтуються взаємовідносини в авіаційних колективах та риси, притаманні позитивній культурі безпеки польотів. Обґрунтовано важливість упровадження стратегії забезпечення безпеки авіаційної діяльності на рівні державної авіації України.

Ключові слова: культура безпеки польотів; забезпечення безпеки польотів; державна авіація.

Протягом останніх років в авіації Збройних Сил України значно зросла кількість авіаційних подій ($N_{АП}$) – основний показник аварійності. Так, із десяти авіаційних подій за останні десять років вісім (80%) трапилися впродовж останніх п'яти років (рис. 1). Тільки за останні два роки трапилося чотири катастрофи, що складає 57% усіх подій з людськими жертвами за десятиліття [1–8].

Основною причиною більшості авіаційних подій (АП) є так званий «людський фактор», пов'язаний з порушеннями в організації польотів, недисциплінованістю та недостатньою професійною підготовкою авіаційного персоналу. Звичайно, за результатами проведених розслідувань щодо встановлення справжніх причин АП, було розроблено низку заходів щодо запобігання подібним випадкам у майбутньому.

Такий стан аварійності зумовлений низкою об'єктивних факторів:

по-перше, від 2014 р. почалась інтенсивна підготовка льотного складу до застосування в зоні проведення антитерористичної операції / операції Об'єднаних сил;

по-друге, під час льотного вишколу екіпажів відбулося значне збільшення їх нальоту, що зумовлює зростання кількості подій, які впливають на безпеку польоту;

по-третє, в умовах застосування противником сучасних засобів протиповітряної оборони доводилося шукати нові, часом небезпечні, способи застосування авіації та виконання польотів, що не входять до курсів бойової підготовки родів авіації. Іноді ці польоти виконувалися на гранично малих висотах та на особливих режимах роботи авіаційної техніки.

Керівним складом Міністерства оборони України зауважується, що протягом останніх років прояви випадків грубих порушень виконання польотних завдань та недисциплінованості льотним складом набули системного характеру. У свою чергу, можна зазначити, що не всі польоти пов'язані з виконанням бойових завдань, більшість із них – навчально-тренувальні. Виконання цих польотів не вимагає від екіпажів надлишкових ризиків.

Ураховуючи сплановані заходи щодо «запобігання подібних випадків у майбутньому», постають запитання: чи справді це є розв'язанням проблеми? чи виконання цих заходів забезпечить безаварійну експлуатацію авіаційної техніки?

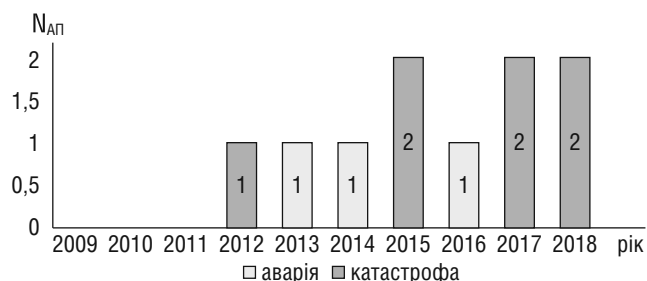


Рис. 1. Графік кількості авіаційних подій в авіації Збройних Сил України за 2009–2018 рр.

Якщо зазирнути в історію розвитку і становлення військової авіації, то аналогічний стан спостерігався в авіації Червоної армії напередодні Другої світової війни. З розсекречених на цей час джерел [9] відомо, що лише за перший квартал 1939 р. відбулися 34 катастрофи, в яких загинули 70 осіб. При цьому зазначається, що гинули не лише молоді льотчики, а й досвідчені пілоти, серед яких п'ять героїв Радянського Союзу. Указувалося, що причинами цих втрат було злочинне порушення спеціальних наказів, льотних положень та інструкцій. Зафіксовані випадки послаблення військової дисципліни, розхлябаності, повітряного молодецтва та хуліганства. А головне, що «натхненниками та зразком недисциплінованості» відмічались і «великі начальники», які зобов'язані виховувати льотний склад і бути взірцем і зразком для підлеглих. У льотчиків не виховано повагу до інструкцій, настанов і положень, що регулюють льотну роботу.

На жаль, ці рядки актуальні й нині.

Водночас навіть у далекому 1939 р., коли поняття «безпеки польотів» ще не застосовувалося в авіації, питання «культури» вже було актуальним. У висновках 80-річної давнини наголошувалося [9] на низькому рівні культури авіаційного персоналу.

Однак на цей час термін «культура» в контексті безпеки польотів у державній авіації України не розглядається взагалі [10–12].

Водночас міжнародне авіаційне співтовариство, включно з Міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO), Міжнародною асоціацією повітряного транспорту (IATA), Європейською організацією з безпеки повітряної навігації (EUROCONTROL), Всесвітнім фондом безпеки польотів (FSF) та іншими організаціями, приділяє підвищену увагу питанням, об'єднаним загальною назвою «культура безпеки польотів».

У Керівництві ICAO з управління безпекою польотів (DOC 9859 AN-474, четверте видання, 2018 р.) [13] зазначається, що на «людський фактор» безпосередній вплив чинить робоче середовище (right working environment) та позитивна культура безпеки польотів (right safety culture).

Культура авіаційного колективу характеризується переконаннями, цінностями, традиціями та правилами, що впливають на взаємовідносини авіаційного персоналу. Для ефективного забезпечення безпеки польотів (БП) у суб'єктах авіаційної діяльності керівникам авіаційного колективу важливе виокремлення особливого напрямку своєї діяльності, спрямованого на підтримання культури БП.

Під «культурою БП» (safety culture) розуміють професійну та психологічну підготовку авіаційного персоналу, основною метою якої є внутрішня потреба у виконанні встановлених норм забезпечення безпеки авіаційної діяльності, котра гарантує усвідомлення особистої відповідальності й самоконтроль під час виконання робіт, що впливають на безпеку польотів [14]. Розуміння компонентів культури БП і взаємодії між ними важливе для управління безпекою польотів.

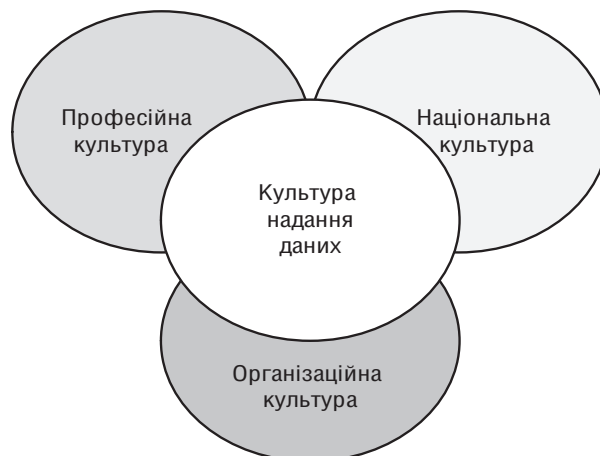


Рис. 2. Компоненти культури безпеки польотів

Трьома найвагомими компонентами культури БП є організаційна, професійна і національна культури. Крім того, культура надання даних є однією з основних складових цих компонентів. На *рисунку 2* наведені компоненти культури безпеки польотів.

Організаційна культура авіаційного колективу охоплює сукупність норм, які зазначені в нормативних документах з питань організації та виконання (забезпечення) польотів у державній авіації України, а також переконань, принципів, що є невід'ємною частиною щоденної діяльності авіаційної системи і знаходять своє відображення в діях усього авіаційного персоналу, котрий виконує та забезпечує польоти. Для умов державної авіації це будуть базисні принципи, які визначають порядок організації виконання та забезпечення польотів з урахуванням необхідності виконання бойових та спеціальних завдань.

Професійна культура охоплює особливості норм поведінки всередині підрозділів авіаційного колективу. Загальновідомий факт, що в кожному підрозділі забезпечення польотів існують свої типові особливості поведінки. Традиції та правила інженерно-авіаційного колективу відрізняються від поведінки пілотів або осіб групи керівництва польотами. Ці відмінності виникають унаслідок особливостей професійного відбору осіб, їхніх умов освіти і підготовки, характером виконання професійних завдань, а також впливом з боку колег та попередників.

Національна культура розрізняє особливості окремих націй, національні пріоритети й цінності, якість роботи правових систем, спосіб розподілу повноважень та відповідальності. Політичний та економічний стан у державі, національні традиції, релігійні переконання також впливають на ставлення авіаційного персоналу до виконання своїх обов'язків, що прямо впливає на ефективність забезпечення безпеки польотів.

Культура надання даних про події або процеси, що можуть загрожувати безпеці польотів, полягає в побудові дієвої системи інформування керівництва суб'єктів

авіаційної діяльності про існуючі та перспективні ризики (загрози) з єдиною метою підвищення безпеки польотів. Рівень культури надання даних напряму пов'язаний з глибиною прийняття відповідальності авіаційним персоналом за ризики, що приховуються під час діяльності авіаційної системи. Ця складова компонентів культури БП напряму залежить від організаційної, професійної та національної культур і в цивільній авіації слугує основним критерієм під час оцінювання ефективності системи забезпечення БП. Успіх системи інформування подання даних залежить від безперервності й відкритості потоку інформації, що надходить від авіаційного персоналу.

Важливою рисою культури надання даних є захист інформації, включно із джерелами її надходження. Цього можна домогтися, якщо система інформування про безпеку польотів буде конфіденційною та побудованою на основі принципів добровільності. Крім того, авіаційний персонал повинен мати впевненість, що його ініціатива щодо покращення стану БП не потягне за собою покарань у будь-якій формі, а навпаки, буде заохочена з боку керівництва. Водночас керівництво має можливість збирати інформацію, що стосується небезпечних факторів, і вибудовувати стосунки довіри з колективом.

Позитивний рівень культури БП зумовлений:

- особистою відповідальністю за БП кожного члена колективу та керівництва;
- високим ступенем довіри та поваги між керівництвом та колективом;
- упевненістю в конфіденційності системи інформування про безпеку польотів, яка мотивує до добровільного надання даних;
- пильним ставленням до небезпечних факторів та використанням систем і засобів для безперервного моніторингу, аналізу та проведення розслідувань;
- документально оформленим переліком правил та процедур у галузі БП.

Іншими словами, культура безпеки польотів описує поведінку людини, коли ніхто за нею не спостерігає, її внутрішню відповідальність і свідомість стосовно питань безпеки польотів [13].

Культура БП не зможе бути ефективною, якщо вона не буде інтегрована в загальну культуру військового колективу (статуту Збройних Сил України, Кодекс честі офіцера тощо).

Формування культури БП військового льотчика повинне починатися з курсантських часів і розвиватися впродовж усієї льотної кар'єри. Постійне підвищення ефективності забезпечення БП можливе лише в тому разі, якщо безпека польотів стане однією з головних цінностей у системі координат авіаційного колективу, пріоритетом на національному та державному рівнях.

Ураховуючи світовий досвід у питаннях БП, можна дійти висновку про необхідність імплементації поняття «культура БП» у систему діяльності державної авіації України. При цьому слід зважати на принципову відмінність між цивільною та державною авіаціями.

Головне завдання цивільної авіації – це прибуток і рентабельність, а для державної (і особливо авіації збройних сил) – виконання (бойового, спеціального) завдання. Ключова роль в організації його виконання належить командирові. Ураховуючи, що єдиноначальність є одним з основних принципів будівництва і керівництва Збройними Силами України, головною складовою культури БП державної авіації України слід вважати надання командиром особистого прикладу підлеглим у дотриманні вимог законів льотної діяльності. При цьому необхідна принципова вимогливість до підлеглих у цих питаннях.

Дуже важлива риса сучасного авіаційного командира – це здатність визнання своїх помилок і порушень у виконанні польотних завдань (польотів). Основні принципи, на яких ґрунтуються взаємовідносини в авіаційних колективах, – це чесність і довіра. При позитивній культурі БП керівник здатний змінювати свою поведінку під час виконання завдань як у ролі командира суб'єкта авіаційної діяльності (авіаційної частини), так і в ролі командира екіпажу повітряного судна. Якщо авіаційний командир буде спроможний визнати свої помилки у виконанні польоту, то й підлеглі слідуватимуть його прикладу, що, у свою чергу, буде вирішальним критерієм позитивної культури та позитивно впливатиме на ефективність забезпечення безпеки польотів у суб'єкті авіаційної діяльності державної авіації.

Узагальнюючи порушену в статті проблематику аварійності в авіації Збройних Сил України, відповідь на запитання щодо поліпшення безаварійної експлуатації авіаційної техніки стає очевидною. Треба почати зі зміни ставлення авіаційного персоналу, і передусім керівного, до кола питань під загальною назвою «культура безпеки польотів».

Виходячи із цього, з метою поліпшення стану безпеки польотів у державній авіації України, постає необхідність:

- розробки стратегії забезпечення безпеки авіаційної діяльності або культури БП, для чого слід залучити фахівців наукових і науково-дослідних установ України, які мають практичних досвід у підготовці авіаційного персоналу;
- закріпити поняття «культура БП» у відповідних нормативно-правових актах, що регламентують діяльність державної авіації;
- відпрацювання переліку організаційних і технічних заходів щодо впровадження відпрацьованої стратегії культури БП;
- побудови дієвої системи інформування керівництва суб'єктів авіаційної діяльності про існуючі та перспективні ризики.

Перелік літератури

1. Командування Повітряних Сил Збройних Сил України інформує щодо катастрофи винищувача Су-27 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mil.gov.ua/news/2018/>

12/16/komanduvannya-povitryanih-sil-zbrojnih-sil-ukraini-informue-shhodo-katastrofi-vinishhuvacha-su-27/.

2. Аварія Су-27: у ВПС ЗСУ підтвердили загибель військовослужбовця США [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.5.ua/suspilstvo/avariia-su27-u-vps-zsu-pidтверdyly-zahybel-viiskovosluzhbovtisia-ssha-179500.html>.

3. Жертвами аварії Мі-2 стали п'ять офіцерів ЗСУ – Міністерства оборони [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.pravda.com.ua/news/2017/03/27/7139406>.

4. Катастрофа літака на Хмельниччині: Прокуратура розслідує порушення правил польотів [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.pravda.com.ua/news/2017/09/29/7156814>.

5. Катастрофа Су-25: експерт об'яснив, чому разбився самолет [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.obozrevatel.com/crime/07243-katastrofa-su-25-ekspert-obyasniv-rochemu-razbilsya-samolet.htm>.

6. Список потерь Су-24 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BF%D0%B8%D1%81%D0%BE%D0%BA_%D0%BF%D0%BE%D1%82%D0%B5%D1%80%D1%8C_%D0%A1%D1%83-24.

7. В Криму рухнул военный вертолет [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://censor.net.ua/news/253906/v_krymu_ruhnul_voennyi_vertolet.

8. Причиной катастрофы Л-39 в Чугуеве могла стать ошибка курсанта [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://zn.ua/SOCIETY/prichinoy_katastrofy_l-39_v_chugueve_mogla_stat_oshibka_kursanta.html.

9. Приказ НКО СССР от 4.06.1939 № 070 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://ru.wikisource.org/wiki/Приказ_НКО_СССР_от_4.06.1939_№_070.

10. Положення про регулювання діяльності державної авіації України : Наказ Міністерства оборони України № 14 від 10 січня 2014 р., зареєстрований у Міністерстві юстиції України 23 січня 2014 р. за № 149/24926.

11. Правила польотів державної авіації України в повітряному просторі України. Наказ Міністерства оборони України № 700 від 9 грудня 2015 р., зареєстрований у Міністерстві юстиції України 24 грудня 2015 р. за № 1622/28067.

12. Правила виконання польотів державної авіації України : Наказ Міністерства оборони України № 2 від 5 січня 2015 р., зареєстрований в Міністерстві юстиції України 26 січня 2015 р. за № 82/26527.

13. Safety Management Manual Doc 9859 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [https://www.unitingaviation.com/publications/9859/\(10.11.2018_p.\)](https://www.unitingaviation.com/publications/9859/(10.11.2018_p.)).

14. Культура обеспечения безопасности. ICAO [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://dspk.cs.gkovd.ru/library/data/kultura_obespecheniya_b.pdf.