

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ  
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ВНУТРІШНІХ СПРАВ  
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ**

**Циклова комісія аеронавігації**

**ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ**

навчальної дисципліни «Безпека польотів (Основи теорії пілотування)»  
обов'язкових компонент  
освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

**Аеронавігація**

**За темою № 6 – Помилки в експлуатації АТ. Запобігання  
помилкових дій.**

**м. Харків 2021**

**ЗАТВЕРДЖЕНО**

Науково-методичною радою  
Харківського національного  
університету внутрішніх справ  
Протокол від \_23.09.21\_ № \_8\_

**СХВАЛЕНО**

Методичною радою  
Кременчуцького льотного коледжу  
Харківського національного  
університету внутрішніх справ  
Протокол від \_22.09.21\_ № \_2\_

**ПОГОДЖЕНО**

Секцією Науково-методичної ради  
ХНУВС з технічних дисциплін  
Протокол від \_22.09.21\_ № \_8\_

Розглянуто на засіданні циклової комісії аеронавігації  
протокол від \_30.08.21\_ № \_1\_

**Розробник:** викладач циклової комісії аеронавігації, спеціаліст Олійник Ю. Л.

**Рецензенти:**

1. Викладач циклової комісії аеронавігації, к.т.н., с.н.с., викладач вищої категорії, викладач-методист Тягній В.Г.

Професор кафедри аеронавігаційних систем навчально-наукового інституту Аеронавігації, електроніки та телекомунікації Національного авіаційного університету, доктор технічних наук, доцент Шмельова Т.Ф.

## **ПЛАН ЛЕКЦІЙ**

1. Помилки пілота в експлуатації АТ.
2. Запобігання помилкових дій в експлуатації АТ.
3. Методичне та технічне направлення запобіганню помилкових дій.

### **Рекомендована література (основна, допоміжна), інформаційні ресурси в Інтернеті**

#### **Основна література:**

1. Загальні правила польотів у повітряному просторі України від.06.02.2017 №66/73
2. Постанова Верховної Ради. Повітряний кодекс України. Керівний. Київ, 2014.
3. Олейник В.Г.Льотна експлуатація вертольотів. Посібник, КЛК, 1992.
4. Олейник В.Г.Запобігання АП.Посібник. Київ, 1995.
5. Міністерство транспорту України. Правила польотів у класифікованому повітряному просторі України. Наказ № 293,295.Київ,16.03.03, 04.05.05.
6. Р.В.Сакач. Безпека польотів.Учебник. М."Транспорт", 1989.
7. Положення про систему управління БП на авіаційному транспорті. Наказ№ 895. Київ, Державіаслужба, 2006.
8. Виживання. Пам'ятка. М,"В.Т."1988.
9. Платонов К.К., Гольштейн Б.М. Основи авіаційної психології. М,"В.Т." 1987.
10. Картамышев П.В. Методика льотного навчання. Посібник, М. „Транспорт”, 1974.
11. Людський фактор и БП. Посібник, М,"В.Т.", 1987.

#### **Додаткова література:**

15. Керівництво з розслідування АП та інцидентів. Дос9756-А №965. Монреаль,2000.
16. Правила розслідування АП з цивільними ПС в Україні. Київ, Державіаслужба, 2005.
17. Керівництво з запобігання АП. Дос 9433-А№923.Монреаль, ІКАО, 1987.
18. РЛЭ Ми-8МТВ. МЦА,1996

## **1. Помилки пілота в експлуатації АТ.**

Помилка пілота (члена екіпажу) в експлуатації авіаційної техніки - це не правильне, не в тій послідовності, несвоєчасне включення або виключення тих чи інших агрегатів або систем.

Специфічна особливість професійних рухів пілота при роботі з арматурою кабіни (т. Е. Різними важелями, перемикачами і т. Д.)

Полягає в тому, що вони протікають як суміщені на фоні основної діяльності. Тобто, вони структурно роз'єднані з основними діями пілотування, наприклад, витримкою режиму польоту і тому не є об'єктом цілеспрямованого уваги, крім того, інформація про виконане русі надходить по тактильному і м'язовому каналах.

Тому, якщо пілот включив або вимкнув помилково, наприклад, поруч розташований перемикач, тобто рух виконав неправильно, по каналах зворотного зв'язку (тактильному і м'язовому) сигналу про помилку не надходить, йде сигнал про виконане дії. Значить досконала помилка не усвідомлюється, так як надійшов сигнал, що підтверджує виконаної рух, а свідомий контроль спрямований на інші дії (витримування режиму польоту).

Тобто, автоматизоване рух по роботі з арматурою кабіни само по собі може бути реалізовано у вигляді не тільки правильного, а й помилкового дії, якщо є умови, що провокують помилку. Найбільш часто це створення ускладненою ситуації в польоті, коли резерв уваги пілота різко знижується.

З вище сказаного потрібно зробити важливий для безпеки польотів висновок: всі дії по роботі з арматурою кабіни повинні виконуватися під контролем свідомості. А зустрічається в літературі і повсякденній діяльності гасло, що дії з арматурою кабіни повинні бути відпрацьовані до автоматизму, потрібно розуміти так: пілот повинен знати свою кабіну настільки добре, щоб не замислюючись міг взятися рукою за будь-важіль або перемикач, без будь-яких пошуків перенести погляд на будь-який прилад або орган управління.

Однак всі його дії з арматурою кабіни повинні контролюватися свідомістю: взявся рукою за якийсь орган управління, подивився на нього, подумав, виконав заплановане дію і проконтролював виконання за приладами.