

**ПРОЕКТУВАННЯ, ВИРОБНИЦТВО, ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ
І ДІАГНОСТИКА АВІАЦІЙНОЇ ТЕХНІКИ І ГАЗОТУРБІННИХ УСТАНОВОК**

УДК 629.735.017 (043.2)

Власенко П.О.*Національний авіаційний університет, Київ***ВИКОРИСТАННЯ ПРОГРАМИ НАДІЙНОСТІ ДЛЯ УПРАВЛІННЯ
СТАНОМ НАДІЙНОСТІ ПАРКУ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН АВІАКОМПАНІЇ**

Розглянуті питання використання Програми надійності для контролю стану надійності і своєчасного технічного обслуговування агрегатів, підсистем, функціональних систем повітряного судна (ПС) та літака в цілому, враховуючи контрольні рівні надійності та економічної доцільності.

Проаналізовано процес управління надійністю парку ПС Авіакомпанії на основі Програми надійності (рис. 1). Розглянуті системи збору даних, обробки даних, аналізу даних та коригувальних дій.

Збір даних проводиться зі звітів пілотів PIREPS, PDIS, звітів з TO MAREPS, MDIS, бортових звітів Log Page, списку відкладеного ТО, звітів про переривання експлуатації, про вимкнення двигунів в польоті, про заміни або відмови агрегатів, про технічні інциденти. Зібрані дані з надійності заносяться авіакомпанією або ремонтними цехами до централізованої бази даних. Для кожної події в базі даних повинна зазначатись льотна інформація, інформація технічного інциденту та дані про зняття компоненту. На основі введених даних проводиться їх обробка. Для визначення стану надійності використовуються показники – напрацювання на відмову, K_{100} (кількість відмов на 100 посадок) або K_{1000} (кількість відмов на 1000 годин напрацювання). За допомогою показників надійності проводиться визначення стану надійності ПС за періодами експлуатації, за парком, за конкретним бортом, за системами АТА, за підсистемами, за агрегатами. Проводиться аналіз отриманих даних для виявлення причин тих чи інших подій (відмов, затримок рейсів, відмін рейсів, інцидентів, і т.д.). Формуються пропозиції та коригувальні дії щодо їх усунення.

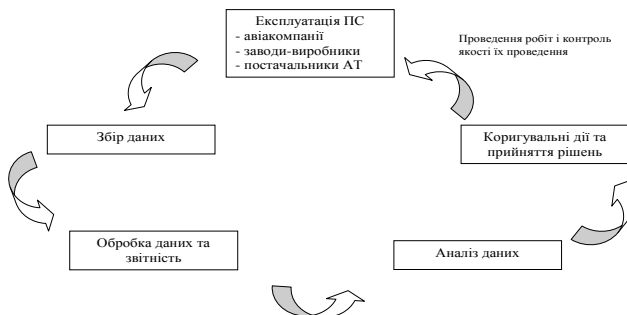


Рис. 1. Процес управління надійністю в Авіакомпанії

Науковий керівник – О.А.Тамаргазін, д.т.н., проф.