

Анализ понятия безопасности при производстве полетов воздушных судов гражданской авиации

Магистрант гр. 35М-18 Сабилов Р.Р.

Научный руководитель - Элмуратов Т.Д.

Ташкентский государственный технический университет
г. Ташкент.

Безопасность полетов является основным критерием уровня организации, выполнения и обеспечения полетов. Она характеризуется комплексом характеристик воздушного транспорта и авиационных работ, определяет способность выполнения полетов без угрозы для жизни и здоровья людей. Безопасность полетов обеспечивается целенаправленной деятельностью по предупреждению авиационных происшествий и предпосылок к ним при создании и эксплуатации авиационной техники.

Количественное представление этого понятия дается уровнем безопасности полетов. В своё время, уровень безопасности полетов – это вероятность возникновения в полете катастрофической ситуации.

Уровень безопасности полетов для определенного типа воздушных судов определяется в среднем по всему действующему парку показателем уровня безопасности полетов – количеством катастрофических ситуаций, происходящих на один час полета.

В настоящее время существуют несколько проблем в области обеспечения безопасности полетов в гражданской авиации. Основными из них являются: **недоукомплектованность** кадрами государственных инспекторов, осуществляющих государственный контроль за деятельностью авиационных предприятий в области БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ и авиационной безопасности; **несовершенство** имеющихся тренажеров, приводящее к удорожанию подготовки, снижению навыков членов экипажа в управлении ВС особенно в сложных метеоусловиях и в аварийных ситуациях; **слабая оснащённость** ГА техническими средствами обеспечения авиационной безопасности, в том числе аппаратурой обнаружения взрывчатых веществ; **несоответствие информационного обеспечения** БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ потребностям системы государственного регулирования, что затрудняет своевременное принятие решений в целях предотвращения авиационных происшествий; **устаревшие** методические пособия, тренажерная база и оборудование, отсутствие научно-исследовательских и проектных организаций ГА и промышленности, обеспечивающих отработку и решение технических проблем обеспечения безопасности гражданской авиации; **отсутствие** порядка финансирования расходов на содержание и развитие службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов ГА; **недостаточное финансирование** работ по обеспечению безопасности гражданской авиации и надежности авиационной техники; **отсутствие** или несоответствие профессиональной подготовки специалистов.

Проблема оценки, контроля и поддержания работоспособности диспетчеров ОВД является необходимой и важной для обеспечения безопасности полетов, сохранения здоровья и профессионального долголетия диспетчера.

Практика обслуживания воздушного движения показывает, что основными факторами, влияющими на работоспособность, являются:

- Предельная рабочая нагрузка;
- Неравномерность рабочей нагрузки;
- Внезапные осложнения в ОВД;
- Уровень профессиональной подготовленности;
- Технический уровень оснащённости диспетчерских пунктов;
- Условия труда и среды обитания.

Управление воздушным движением является одной из главных составляющих системы обеспечения безопасности полетов ВС ГА и других ведомств в ВП Узбекистана, в том числе и иностранных ВС. Среди транспортных отраслей, находящихся под контролем надзора за охраной труда, УВД относится к потенциально опасной отрасли транспорта.

Основным и определяющим звеном системы ОВД является диспетчер ОВД, осуществляющий управление потоком ВС на трассах, местных воздушных линиях, в районах аэродромов и районах применения авиации в народном хозяйстве.

При организации необходимых условий труда на РМ создают оптимальные условия для работы, что улучшает работоспособность диспетчера, продлевает его долголетие, что предотвращает возможные ошибки в процессе ОВД, а, следовательно, повышает уровень безопасности полетов.

Труд диспетчера является умственным: утомление, развивающееся в процессе работы, обусловлено психическими нагрузками. В связи с этим комплекс восстановительных мероприятий в целом должен носить психофизиологический характер и способствовать предупреждению и снятию утомления и переутомления, вызванных психическими нагрузками, оказать помощь в организации внутрисменного и меж сменного снятия утомления и нервного эмоционального напряжения, возникающих в процессе работы.

Мероприятия по контролю и поддержанию работоспособности проводятся в меж миссионный период, имеют профилактическое значение и направлены на снижение влияния рабочих нагрузок и перегрузок, поддержание и восстановление работоспособности и предварительную подготовку к прохождению врачебно-лётной экспертизы.

При организации работ по контролю и поддержанию работоспособности диспетчеров предусматриваются следующие мероприятия:

- специалисты медицинских учреждений авиапредприятий разрабатывают совместный план мероприятий по контролю и поддержанию работоспособности с учетом класса аэропорта и условий труда, интенсивности воздушного движения, уровня автоматизации обслуживания воздушного движения;
- врач лётного отряда и эксперты ВЛЭК совместно с руководителем полетов и старшим диспетчером проводят идентификацию групп диспетчеров для определения степени их участия в оздоровительном комплексе мероприятий, производить учет эффективности оздоровительных мероприятий;

Медицинская и производственная характеристики хранятся в личных медицинских книжках. Необходимо выделять средства на выполнение мероприятий по контролю и поддержанию работоспособности диспетчеров в целях повышения безопасности полетов и сохранения профессионального долголетия диспетчеров.

Таким образом, для управления воздушным движением организуются производственные условия, в которых на диспетчера воздействуют физические и психофизические производственные факторы, которые и определяются в сочетании с высоким уровнем ответственности за ВД, тяжесть физической и напряженность умственной работы.

Список источников и использованной литературы.

1. Правила полетов гражданской и экспериментальной авиации в воздушном пространстве Республики Узбекистан (АП РУз-91);
2. Руководство по организации воздушного движения. ПСК/ЦУАН/ОВД-01.
3. Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения (ICAO Doc 4444);