

головного редуктора приблизно на 250-300мм. Запропоновані заходи дозволять поліпшити льотні якості вертольоту, а саме зменшити кут скосу потоку, визваний індуктивною швидкістю від вихрового шнура, зменшити індуктивний опір лопаті, збільшити критичний кут перерізу на кінцевих ділянках лопатей в азимуті 270⁰ і як наслідок, збільшити максимальну горизонтальну швидкість вертольоту.

Дані пропозиції не є кінцевими і підлягають перевірці при проведенні досліджень в аеродинамічних трубах і проведенні натурних льотних випробувань в науково-випробувальних центрах і сертифікаційних центр.

Одержано 30.04.2020



УДК 629.73:331.4-047.44(477)

Ганна Валеріївна Дрогомерецька,

*викладач циклової комісії авіаційного транспорту
Кременчуцького льотного коледжу ХНУВС*

Алла Володимирівна Реута,

*викладач циклової комісії авіаційного транспорту
Кременчуцького льотного коледжу ХНУВС*

АНАЛІЗ ПРИЧИН ВИРОБНИЧОГО ТРАВМАТИЗМУ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ

Аналіз статистики подій та інцидентів в авіаційній галузі показує, що однією з істотних проблем в сфері охорони праці, як і раніше є виробничий травматизм і професійна захворюваність.

Незважаючи на заходи організаційного та фінансового характеру, які приймаються на рівні авіаційних підприємств та міжнародних організацій, домогтися істотного зниження кількості нещасних випадків і кількості постраждалих в них працівників поки не вдається, в тому числі за кількістю нещасних випадків з тяжким наслідком. Як показує аналіз травматизму 30% нещасних випадків на виробництві відбувається з вини працівника, 70% з яких це порушення трудового розпорядку, дисципліни праці. Решта, а їх більшість, відбуваються через наявних недоліків в навчанні персоналу.

Основними причинами отримання різного роду травм авіаційним персоналом є ігнорування заходів щодо попередження травмонезбезпечних ситуацій, незабезпеченість працівників засобами індивідуального захисту, ослаблення контролю за технічним станом інструменту, за дотриманням працівниками правил та інструкцій з охорони праці, тобто невиконання своїх обов'язків посадовими особами.

На думку профспілок, одним з істотних недоліків існуючої системи охорони праці в авіаційній галузі є те, що фіксуються лише наслідки, що призвели до нещасних випадків, а не причини їх виникнення. Істотним недоліком є також те, що забезпечення профілактичних заходів з охорони праці часто проводиться за залишковим принципом, що не сприяє зниженню виробничого травматизму.[1]

Актуальність теми пояснюється тим, що незадовільний стан умов і охорони праці в авіаційних підприємствах, як в Україні так і в інших країнах СНД, повільні темпи зниження виробничого травматизму і професійної захворюваності свідчать про необхідність подальшого вдосконалення системи управління охороною праці, посилення діяльності по зниженню рівня професійного ризику на виробництві. [2]

Організація роботи з охорони праці в авіації і відповідальність посадових осіб за її стан визначаються Системою управління охороною праці (СУОП), наприклад, в цивільній авіації України .

У загальному випадку система об'єднує сукупність елементів, необхідних для досягнення визначеної мети. Виходячи з цього, система, яка об'єднує сукупність правових, соціально-економічних, організаційно-технічних, санітарно-гігієнічних і лікувально-профілактичних заходів і засобів, спрямованих на збереження здоров'я і працездатності людини в процесі праці, є системою охорони праці. [3]

Одним з гальм в роботі з охорони праці в країні, є недостовірна статистика в цій галузі. Так, за даними різних відомств, істотно розрізняються навіть дані про смертельний травматизм на виробництві

Найважливішими проблемами підвищення якості правозастосовчої практики в сфері охорони праці, які сьогодні стоять перед органами виконавчої влади, є: численність нормативних правових актів у сфері охорони праці; збільшується чисельність зайнятих на робочих місцях, умови праці яких не відповідають санітарно-

гігієнічним нормам; швидке старіння виробничого обладнання, інженерної інфраструктури, що підвищує ризик техногенних аварій; недостовірна статистична база; відсутність системності та продуманості при розробці законів

Правову основу регулювання питань робочого часу працівників в цивільній авіації складають поряд із загальними нормами трудового права такі спеціальні акти, як: накази Державіаслужби і Міністерства охорони здоров'я; угоди, колективні договори авіакомпаній; правила внутрішнього трудового розпорядку авіакомпаній; графіки роботи (змінності) авіакомпаній. [4]

Діяльність міжнародної організації цивільної авіації націлена на розробку, вдосконалення і впровадження авторитетних міжнародних стандартів і рекомендацій в тому числі і по ліцензуванню обслуговуючого персоналу і метеорологічного забезпечення польотів, за правилами безпеки польотів цивільної авіації і безпеки пасажирів.

Незважаючи на значну кількість міжнародної нормативно-правової документації з охорони праці льотного складу, не можна говорити про ефективність міжнародної діяльності з охорони праці в цілому. Про це свідчать численні дані про страйки в найбільших світових авіакомпаніях.

Порушення вимог безпеки при експлуатації транспортних засобів знаходиться на четвертому місці серед факторів, що впливають на виробничий травматизм. В умовах зростаючого попиту на авіаційні перевезення і дефіциту фахівців льотного складу, вирішення питань підвищення обсягів виробничої діяльності та регулярності виконуваних польотів превалює над питаннями безпеки польотів.

Експлуатація несправних машин, механізмів, устаткування нарівні з порушенням працівником трудового розпорядку і дисципліни займають п'яту позицію серед факторів.

Не настільки значний вплив на виробничий травматизм, згідно з результатами опитування співробітників авіакомпаній (при цьому, більшістю респондентів відзначається не стільки брак кваліфікації в авіакомпанії льотного персоналу, скільки брак самого кваліфікованого персоналу) .

Інші фактори, що впливають на виробничий травматизм є системними, і мають відношення безпосередньо до діяльності всіх підприємств цивільної авіації. Таким чином, розробляти пропозиції і

заходи щодо оптимізації системи охорони праці слід не стільки для конкретного підприємства, скільки для всієї галузі в цілому.

Список бібліографічних посилань

1. Производственный травматизм в авиации: безопасны ли пассажирские самолеты? // Клинический институт охраны и условий труда : сайт. 02.04.2019. URL: <http://www.kiout.ru/info/publish/28204> (дата звернення: 28.04.2020).

2. Виробничий травматизм // Навчальні матеріали онлайн : сайт. URL: https://pidruchniki.com/16280414/bzhd/virobnichiy_travmatizm (дата звернення: 28.04.2020).

3. Буріченко Л. А., Гулевець В. Д. Охорона праці в авіації : підручник / за ред. Л. А. Буріченка. Київ : НАУ, 2003. 448 с.

4. Совершенствование системы охраны труда летного состава на предприятиях гражданской авиации, на примере ОАО Аэрофлот Российские авиалинии // Вуджер : сайт. URL: <https://wudger.ru/cg/bezopasnost-tehnologicheskikh-processov-i-proizvodstv/sovershenstvovanie-sistemy-ohrany-truda-letnogo-sostava-aviacii-oao-aeroflot-rossijskie-avialinii.htm> (дата звернення: 28.04.2020).

Одержано 30.04.2020



УДК 629.7.05

Олександр Сергійович Заливчий,

курсант Кременчуцького льотного коледжу ХНУВС

Ігор Миколайович Коваль,

викладач Кременчуцького льотного коледжу ХНУВС

Сергій Миколайович Бойко,

кандидат технічних наук

Кременчуцького льотного коледжу ХНУВС

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ БЕЗПІЛОТНИХ ЛІТАЛЬНИХ АПАРАТІВ ДЛЯ ЗАСТОСУВАННЯ У СКЛАДІ СПЕЦІАЛЬНИХ ПІДРОЗДІЛІВ МІНІСТЕРСТВА ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ

Сьогоденний стан оснащення силових формувань спеціальних підрозділів Міністерства внутрішніх справ (МВС) України роботизованою та безпіотною технікою є загалом недостатнім. Перш за все оснащення безпілотними літальними апаратами потребують