

УДК 629.7.07

Колотуша В.П., Рудас С.І.

Національний авіаційний університет. Україна, Київ

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПЛАНУВАННЯ ПОЛЬОТІВ В АВІАКОМПАНІЇ

Анотація

В статті наводяться причини виникнення збоїв у системі інформаційного забезпечення екіпажів повітряних кораблів, пропонуються шляхи вирішення цієї проблеми, та обґрунтовується необхідність введення в авіакомпаніях посади "польотний диспетчер".

Abstract

In this article reasons of failor in systems of aircraft crew information providing the ways of solving of this problem are suggested and the necessity of creation of "flight-controller" position at aircompanies are well-grounded.

Збій в інформаційному забезпеченні екіпажів перед вильотом може становити безпосередню загрозу безпеці пілотів.

В чому причина подібних випадків, адже в усіх перелічених інцидентах, інформація у вигляді попереджень мала на борту, однак залишилась невикористаною і «невідомою» для екіпажу? Справа в тому, що форма, в якій ця інформація надається пілоту, як не дивно, не гарантує її використання. В процесі перед польотної підготовки екіпаж обробляє більшу кількість інформації і командир приймає цілу низку відповідальних рішень в умовах обмеженого часу, визначеного технологічним графіком підготовки до вильоту.

В закордонних аеропортах нерідко додається ще об'ємний NOTAM, який видається місцевою авіаційною владою, інколи навіть і не англійською мовою. Вся ця інформація видається екіпажу «пакетом». Мається на увазі більша частина свідчень дублюється, але інколи деякі важливі для польоту дані, особливо по аеродромах США і країн, що розвиваються містяться тільки в одному із джерел. Екіпаж вимушений продивлятися весь «паке́т», вибираючи потрібну для даного польоту інформацію, в підсумку велика ймовірність елементарної операторської помилки – пропуску даних, що має місце на практиці. І лише технічними засобами проблему не вирішити, необхідна організаційна реформа всієї системи оперативного аеронавігаційного обслуговування пілотів. До недавнього часу в цивільній авіації недоліки цього обслуговування в більшій мірі компенсувала штурманська служба. Саме штурман (мається на увазі виконуючий польоти), як кваліфікований спеціаліст, вільний від пілотування, зазвичай ніс відповідальність за обробку згаданого «пакету» і за видачу командирі потрібної інформації. З переходом на скорочений склад екіпажу, задача

пілотів істотно ускладнюється: у них просто не має часу і навиків для швидкого аналізу більшого об'єму довідкової аеронавігаційної інформації. Зростаючі вимоги по точності навігації і збільшення інтенсивності польотів поглиблюють проблему.

Тепер що стосується перед польотної підготовки. Відносно не давно функції контролю перед польотної підготовки екіпажів повітряних кораблів виконували диспетчери аеродромних диспетчерських пунктів чергові штурмани в штурманських кімнатах аеропортів, які доводили і контролювали отримання ними всієї необхідної аеронавігаційної інформації та інших даних, що стосуються наміченого польоту.

На даний момент ці та інші питання, в тому числі що стосуються планування польотів, отримання дозволу на проліт території інших держав, почали вирішувати в самих авіакомпаніях, а поява у експлуатантів повітряних кораблів західного виробництва (*Boeing Airbus*) призвело до зміни процедури підготовки до вильоту. Однією з основних проблем, яку прийшлося вирішувати авіакомпаніям, стала процедура перед польотної підготовки екіпажу до запланованого польоту, який тепер забезпечується двома пілотами. Із екіпажу було виключено штурмана який займався аеронавігаційною підготовкою польоту, екіпажі почали відчувати дефіцит часу, відведеного для перед польотної підготовки.

Для вирішення цієї проблеми авіакомпанії почали вводити нові посади для співробітників, в обов'язки яких входила б допомога екіпажу повітряного корабля в забезпеченні наміченого рейсу. Таких спеціалістів в авіакомпаніях називають по різному – льотний диспетчер, планувальниками, диспетчерами по забезпеченню польотів, однак зміст роботи, яку вони виконують зводиться до забезпечення і контролю виконання рейсів.

Історія цієї професії, яка з'явилась у нас зовсім недавно, в світовій авіації нараховується вже більше 60 років. В США у 1938 р. Конгресом країни приймається «Акт про цивільну аеронавігацію», згідно з яким для аеронавігаційного забезпечення і контролю за виконанням польотів вводилась нова професія - *Aircraft Dispatcher*. В 1984 МОЦА в якості Стандарту і Рекомендованої практики узаконила видачу свідоцтв спеціаліста «Співробітник по забезпеченню польотів/ польотний диспетчер» (*Flight Operations Officer/Flight Dispatcher*). Метою введення цієї професії була необхідність контролю того, що всі авіаційні перевізники будуть максимально притримуватись строгих вимог відносно безпеки польотів.

Чим же конкретно займається цей спеціаліст? Відповідно з визначенням МОЦА, співробітник по забезпеченню польотів/диспетчер – це сертифікований в установленому порядку робітник авіакомпанії, який має відповідну підготовку для проведення брифінгу членів льотних екіпажів і надання їм необхідної для виконання рейсу інформації і документації з метою безпечного і ефективного проведення польоту.

До основних функцій даного співробітника відносять: вибір маршруту польоту, отримання відповідних дозволів на виконання рейсу, надання плану польоту до органів обслуговування повітряного руху, розрахунок робочого плану польоту екіпажу (документ, який заміняє бортовий журнал пілота), розрахунок злітної маси ПК та його експлуатаційних характеристик, отримання та аналіз аеронавігаційної і метеорологічної інформації, розрахунок заправки літака паливом та вирішення інших питань організаційного характеру. Потім цей спеціаліст проводить

консультацію командира повітряного корабля, який прибув на виліт: докладає йому про технічний стан ПК, інформує при яких аеронавігаційних і метеорологічних умовах буде виконуватись політ, повідомляє про різного роду обмеження на запланований політ.

Без дозволу співробітника по забезпеченню польотів виліт не можливий. Він продовжує контролювати довірений йому рейс до приземлення в аеропорту призначення, аналізує доповіді екіпажу і при необхідності допомагає командиром в прийнятті рішень в нестандартних ситуаціях. Сучасні засоби радіозв'язку та обміну даних, дозволяють йому при необхідності запропонувати екіпажу кілька варіантів дій на випадок відхилення від плану польоту, уникнення небезпечних метеоявищ або вимушеного приземлення. Даний спеціаліст разом з командиром корабля несе відповідальність за благополучний політ в тій частині, що стосується саме його. Тому польотний диспетчер ніколи не видає командиром «пакет» документів, а

попередньо вибере важливу інформацію, що стосується даного польоту і продовжуватиме аналізувати аеронавігаційну обстановку в процесі його виконання в реальному часі.

Організація подібного інституту у вітчизняній цивільній авіації являє собою сучасну і необхідну справу по мірі зростання кількості літаків із скороченим екіпажем як іноземного, так і вітчизняного виробника.

На рис. 1 показана приблизна структура і розподіл службових обов'язків диспетчерів по забезпеченню польотів центру забезпечення і контролю польотів на прикладі однієї з ведучих авіакомпаній країни «Міжнародні авіалінії України».



Література

1. *Сергей Лебедев*. Flight Dispatch - Реальная необходимость. "Новости Аэронавигации", 12 (40), 2005.
2. *Приложение 11*. Обслуживание воздушного движения. 9-е изд., Монреаль, ИКАО, 1990, вкл. поправки 1-35. — 113 с.
3. *Руководство по планированию воздушного движения* (Doc 9426/924) 1-е (временное) издание. — Международная организация ГА, 1984.

Рис. 1. Приблизна структура і розподіл службових обов'язків диспетчерів по забезпеченню польотів, центру забезпечення і контролю польотів авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України»