

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЛЬОТНА АКАДЕМІЯ
НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ

**МАТЕРІАЛИ
VIII Міжнародної
науково-практичної
конференції**

*"Управління високошвидкісними рухомими об'єктами
та професійна підготовка операторів
складних систем"*

20 грудня 2019 року

Кропивницький, 2019

К вопросу оптимизации управления ресурсами системы "Экипаж – ВС"

Согласно ежегодным данным о состоянии безопасности полетов (БП) в мировой гражданской авиации с обеспечением необходимого уровня БП существуют достаточно серьезные проблемы.

Наряду с объективными трудностями материального характера первое место занимает проблема «человеческого фактора» (ЧФ). По данным ряда источников около 80% авиационных происшествий, так или иначе, связаны с человеческим фактором. В соответствии с определением принятым ИКАО «человеческий фактор - это наука о людях в той обстановке, в которой они живут и трудятся, об их взаимодействии с машинами, процедурами и окружающей обстановкой, а также о взаимодействии людей между собой». На основании многолетних исследований, порядка 7% всех авиационных происшествий, связанных с «человеческим фактором», происходят из-за того, что в экипаже нарушено взаимодействие между его членами.

В настоящее время проблема нарушения взаимодействия решается в основном путем обучения приемам эффективного взаимодействия с помощью программ CRM и LOFT, но фактически не используется такой ресурс, как комплектование летных экипажей (ЛЭ) и других коллективов авиационных специалистов с исходно высокой эффективностью взаимодействия.

Хотя важность проблемы нарушения взаимодействия в летных экипажах совершенно очевидна, в настоящий момент комплектование летных экипажей документами недостаточно регламентировано. Единственными содержащими информацию по данному вопросу документами являются «Рекомендации по комплектованию летных экипажей и обеспечению оптимального морально-психологического климата», «Рекомендации по организационным принципам и методики комплектования экипажей с учетом межличностных отношений членов экипажа» и «Требования к членам экипажей воздушных судов гражданской авиации и основные принципы комплектования и формирования экипажей». Выпущенные в 70-80 гг. эти документы и морально, и идеологически устарели. В указанных документах вопрос оптимизации формируемых экипажей позволяет лишь выявить очевидно неприемлемые варианты комплектования летных экипажей, кроме того, «Рекомендации», в большинстве своем, относятся к уже скомплектованным коллективам, т.е. используя методики, предложенные в них, невозможно прогнозировать ни эффективность работы во вновь комплектуемых коллективах, ни морально-психологический климат в них.

Поэтому нам представляется очевидной необходимость обращения к вопросам комплектования и формирования летных экипажей, выполняющих регулярные полеты в авиакомпаниях.

Кроме того, важно разработать новые подходы и методики комплектования летных экипажей и других коллективов авиационных специалистов с учетом межличностных отношений членов данного коллектива.

На наш взгляд, разработка методов и средств управления ЧФ в сфере воздушного транспорта (ВТ) путем комплектования летных экипажей будет способствовать снижению отрицательного влияния ЧФ на безопасность полетов.