

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

Анализ проблемы влияния культурных различий, существующие среди пилотов авиакомпаний на эксплуатационную безопасность

Постоянное расширение авиакомпаний в Азии и Тихоокеанском регионе вызвало там нехватку пилотов. Поскольку, количество местных пилотов в данном регионе относительно невелико, авиакомпаниям пришлось нанимать иностранных пилотов для удовлетворения своих коммерческих потребностей. Статистика Управления гражданской авиации Китая показывает, что в 2004 году крупнейшие китайские авиакомпании перевезли 120 миллионов пассажиров, что на 38 процентов больше, чем в 2003 году. Единственная отечественная школа в Китае, которая в настоящее время готовит пилотов коммерческих авиакомпаний, - управляемый СААС - это Китайский университет гражданской авиации, базирующийся в провинциях Сычуань и Хэнань, обеспечивает максимум 600 пилотов в год. Основываясь на поставках новых самолетов, пилоты авиакомпаний и отраслевые эксперты оценивают, что Китаю с 2000 года требуется от 1200 до 1600 новых пилотов каждый год, что намного больше, чем количество, прошедшее подготовку внутри страны.

Следовательно, пилоты с различным культурным наследием стали работать в одной кабине. Чтобы компенсировать культурное разнообразие и обеспечить безопасность перевозок, авиакомпании применили ряд учебных и производственных программ, таких как «Управление ресурсами экипажа» (CRM) с акцентом на соблюдение стандартных процедур (SOP). Однако, программа CRM была разработана и внедрена в США, в качестве смягчения влияния человеческого фактора среди североамериканских пилотов, и она не была откалибрована под пилотов из других регионов мира.

Анализ информации о безопасности полетов (FOQA) полученной у одной из ближневосточных авиакомпаний, помог понять влияние культурной составляющей на эффективность и безопасность полетов. Было выявлено влияние культурной составляющей среди пилотов авиакомпании по трем соответствующим небезопасным показателям: жесткие посадки, нестабильные заходы на посадку и отклонения пилотов от процедурных норм.

Уровень авиационных перевозок в Тихоокеанском Регионе и Азии, особенно в КНР, постоянно растет. Поскольку, уровень занятости граждан в авиационном секторе низкий, перевозчики сильно зависят от пилотов-мигрантов. Как результат взаимодействия между членами экипажа с разным культурным наследием, летный состав не может в полной мере реализовать свой потенциал во время критических фаз полета, из-за, различий в собственных позициях и убеждениях. Исследование Джорджа показало, что человеческая ошибка способствует более, чем половине инцидентов и несчастных случаев в авиакомпаниях. Анализируя культурные различия, существующие среди пилотов авиакомпаний и влияние этих различий на эксплуатационную безопасность, определено, необходима программа Межкультурной осведомленности и взаимодействия (ССААР), что повысит эффективность работы пилотов и общий уровень авиационной безопасности.

Литература

1. Federal Aviation Administration. (2004). *Crew resource management training*. [Advisory Circular 120-51E]. Retrieved from [http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgAdvisoryCircular.nsf/list/AC%20120-51E/\\$FILE/AC120-51e.pdf](http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgAdvisoryCircular.nsf/list/AC%20120-51E/$FILE/AC120-51e.pdf)
2. George, F. (2010). Statistics point the way to safety. *Business & Commercial Aviation*, 106(9), 52. Retrieved September 29, 2011, from Proquest database.