

**МИНИСТЕРСТВО ВЫСШЕГО И СРЕДНЕГО СПЕЦИАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН
ТАШКЕНТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ
А.Р.БЕРУНИ
АВИАЦИОННЫЙ ФАКУЛЬТЕТ
КАФЕДРА: «УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ»**

Допустить к защите в ГЭК
Зав.кафедрой «УВД»
к.т.н., доц. Эшмурадов Д.Э.

«_____» _____ 2015 г.

Направление: 5620200 - «Управление воздушным движением»

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

(п о я с н и т е л ь н а я з а п и с к а)

Тема: Совершенствование процессов обучения диспетчеров ОВД.

Выполнил: Студент гр. 132-11 А.А. Тохиров

Руководитель: Асс. М.А. Мавлянова

Рецензент:

Ташкент – 2015

5. Содержание графической части _____

6. Консультанты по работе (с указанием относящихся к ним разделов работы)

Раздел	Консультант	Подпись, дата	
		Задание выдал	Задание принял

7. Календарный план выпускной работы

№ п/п	Наименование этапов выпускной квалификационной работы	Срок выполнения этапов выпускной квалификационной работы	Примечание

Дата выдачи задания _____

Руководитель ВКР _____

Задание принял к исполнению _____

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Список сокращений.....	5
Список использованных термины и определения.....	6
Введение.....	9
Глава 1.	
1.1. Организация профессиональной подготовки специалистов	
Службы ОВД в структурных подразделениях	15
1.2. Организация работы диспетчерских смен службы ОВД.....	18
1.3. Разборы в структурных подразделениях	28
Глава 2.	
2.1. Основные требования к специалистам службы ОВД	32
2.2. Стажировка специалистов службы ОВД.....	33
2.3. Допуск специалистов службы ОВД к самостоятельной работе....	39
2.4. Порядок подготовки специалистов службы движения к работе в автоматизированные системы УВД.....	41
2.5. Профессиональная учеба специалистов службы ОВД.....	43
Глава 3. Экономическая часть.....	51
Глава 4. Охрана труда.....	57
Заключение	69
Список используемой литературы.....	70

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АДП - аэродромный диспетчерский пункт;
АРМ - автоматизированное рабочее место;
ДПК - диспетчерский пункт круга;
ДПП - диспетчерский пункт подхода;
ДПР - диспетчерский пункт руления;
КПК - курсы повышения квалификации;
МДП - местный диспетчерский пункт;
МКК - местная квалификационная комиссия;
ОВД - обслуживание воздушного движения;
ОрВД - организация воздушного движения;
РТОП - радиотехническое обеспечение полетов;
РТС – радио - технические средства;
СДП - стартовый диспетчерский пункт.
ИКАО - международная организация гражданской авиации;
ЗНА- заместителя начальника аэропорта
АСПУ-автоматизированной системы подготовки упражнений
ИМ - информационный массив
ХВС -характеристики воздушных судов
КДО - кучево-дождевой облачности
НКДО- набор КДО
ТОС- таблица особых случаев
ТРРМ - таблица распределения рабочих мест
ПТУК –пульт технического управления и контроля
АСОТ -автоматизированная система обучения тренажера
УИП -универсальный имитирующий пульт
ВЛП/ОЗП – весеннее- летный период, осеннее- зимний период
АОС - автоматизированные обучающие системы

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Авиакомпания, авиапредприятие - всякое авиатранспортное предприятие, осуществляющее регулярные международные воздушные сообщения или предлагающее свои услуги в этой области (статья 96 Конвенции о международной гражданской авиации).

Авиационная безопасность - комплекс мер, а также людские и материальные ресурсы, предназначенные для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

Аэродром (гидроаэродром) - определенный участок земной или водной поверхности, (включая любые здания, сооружения и оборудование), предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения по этой поверхности воздушных судов.

Аэродромный диспетчерский пункт - орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания аэродромного движения.

Аэродромное диспетчерское обслуживание - диспетчерское обслуживание аэродромного движения.

Аэронавигационная информация - информация, полученная в результате подборки, анализа и форматирования аэронавигационных данных.

Аэропорт - комплекс сооружений, предназначенный для приемки, отправки воздушных судов и обслуживания воздушных перевозок, имеющий для этих целей аэродром, аэровокзал и другие наземные сооружения и необходимое оборудование.

Воздушное движение - все воздушные судна, находящиеся в полете или движущиеся по площади маневрирования аэродрома.

Воздушное судно (ВС) - любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности.

Гражданская авиация – авиация не входящая в состав государственной и экспериментальной авиаций.

Диспетчерский пункт подхода (ДПП) - орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания контролируемых полетов

воздушных судов, прибывающих на один или несколько аэродромов или вылетающих из них.

Диспетчерский район - контролируемое воздушное пространство, простирающееся вверх от установленной над земной поверхностью границы.

Диспетчерское обслуживание воздушного движения; управление воздушным движением - обслуживание, предоставляемое в целях:

а) предотвращения столкновений:

1) между воздушными судами;

2) воздушных судов с препятствиями на площади маневрирования;

б) ускорения и регулирования воздушного движения.

Диспетчерское разрешение - разрешение воздушному судну действовать в соответствии с условиями, установленными органом диспетчерского обслуживания. Для удобства термин «диспетчерское разрешение» часто заменяется сокращенным термином «разрешение», который употребляется в соответствующих контекстах. Сокращенный термин «разрешение» может употребляться с пояснительными словами «на выруливание», «на взлет», «на вылет», «на полет по маршруту», «на заход на посадку» или «на посадку» для обозначения этапа полета, к которому относится диспетчерское разрешение.

Диспетчерская информация - информация, передаваемая органом диспетчерского обслуживания экипажу ВС о метеорологических условиях, воздушной обстановке, работе радиотехнических средств, состоянии аэродромов и другие сведения, необходимые для выполнения полета.

Диспетчерская рекомендация - рекомендация экипажу по принятию мер, касающихся выполнения полета, используемая по усмотрению экипажа.

Диспетчерское указание - обязательное для исполнения указание органа диспетчерского обслуживания экипажу ВС, связанное с выполнением полетного задания.

Диспетчерская зона - контролируемое воздушное пространство, простирающееся вверх от земной поверхности до установленной верхней границы.

Диспетчерское обслуживание подхода - диспетчерское обслуживание контролируемых полетов прибывающих или вылетающих воздушных судов.

Обслуживание воздушного движения (ОВД) - общий термин, означающий в соответствующих случаях полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, консультативное обслуживание воздушного движения, диспетчерское обслуживание воздушного движения (районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода или аэродромное диспетчерское обслуживание).

Районное диспетчерское обслуживание - диспетчерское обслуживание контролируемых полетов в диспетчерских районах.

Введение

В настоящее время осуществляется структурная трансформация системы организации воздушного движения (ОВД), предусматривающая совершенствование работы гражданской авиации, в том числе (и не в последнюю очередь) за счет повышения качества подготовки специалистов по управлению воздушным движением, совершенствования форм и методов обучения авиадиспетчеров. Одной из основных задач, решаемых в соответствии с этой концепцией, является удовлетворение спроса со стороны пользователей воздушного пространства на аэронавигационные услуги международного качества, обеспечивающие высокий уровень безопасности полетов.

Мировая статистика свидетельствует, что на "человеческий фактор" при управлении воздушным движением приходится 80-90 % всех случаев нарушений, инцидентов и авиационных происшествий. Исследования проведенные позволяют говорить о том, что не в последнюю очередь по причине низкой квалификации диспетчеров-операторов происходят многие аварии, что наиболее "узким местом" в организации воздушного движения является "пропускная способность" диспетчера радиолокационного управления. Она, по нашим оценкам, у диспетчера РЛУ в 5-8 раз ниже пропускной способности воздушного пространства и радиолокационных средств управления воздушным движением. К тому же пропускная способность диспетчеров, работающих в одних и тех же зонах движения, различна - разброс доходит до 30% в зависимости от уровня их квалификации. Недостаточное внимание уделяется привитию им навыков управления аварийными объектами воздушного движения.

Проблема качества обучения диспетчеров-операторов становится одной из ключевых проблем авиации. Но пока подавляющее большинство моделей обучения авиадиспетчеров, являющиеся либо одномерными, либо многомерными, ориентируют лишь на первоначальную подготовку, диспетчеров-операторов. Недостаточно изучены проблемы повышения квалификации действующих операторов и специалистов-руководителей,

возникающие в связи с появлением новых типов воздушных судов и автоматизированных систем управления воздушным движением, значительно превосходящих по своим возможностям и уровню сложности ныне эксплуатируемые системы управления.

Основным направлением совершенствования профессиональной подготовки авиадиспетчеров является создание автоматизированной программно-целевой системы управления профессиональной подготовкой с широким внедрением специализированных и комплексных тренажеров нового поколения и стандартов ИКАО, предусматривающей изучение и опыта управления воздушным движением в других странах, опыта Евроконтроля и т.д.

Для этого необходимы широкий круг научных исследований, современное методическое обеспечение тренажерной подготовки (на основе децентрализации системы тренировок), в целом оптимизация процесса совершенствования профессионального мастерства. В рамках научной программы повышения безопасности полетов в настоящее время проведено экспериментальное исследование параметров существующего процесса тренажерной подготовки диспетчеров-операторов, выявившее характерные его недостатки и скрытые резервы повышения качества первоначального и дополнительного обучения специалистов по управлению воздушным движением. Эксперименты показали, что около 50 % диспетчеров и руководителей полетов допускают ошибки по определению идентификации и прогнозу действий с опасными сближениями в полете, 92 % - нарушают фразеологию радиообмена, 78% - допускают ошибки при принятии решения по организации динамичной воздушной обстановки с опасными сближениями, 21% - нарушают рубежи приема-передачи оперативных сообщений.

На базе этих данных оказалось возможным сформировать перспективную модель обучения диспетчера-оператора, отвечающую современным требованиям, в том числе предусматривающую использование тренажерных комплексов нового поколения. Были определены статистические количественные характеристики воздушного движения по предельной и предельно-допустимой загруженности диспетчеров РЛУ. Математическое

моделирование оптимальных режимов тренажерной подготовки и изучение проблем адаптивности управления при начальном обучении и переподготовке позволили обосновать требования к "эталонному оператору". Они легли в основу новой количественной оценки уровня действительной квалификации диспетчеров-операторов. Предложена процедура оптимизации сетевой модели плана подготовки специалистов по управлению воздушным движением с учетом зависимости между параметрическими факторами обучения и временем формирования необходимых знаний, навыков и умений.

Разработанные методические подходы к организации подготовки и переподготовки персонала ОВД с использованием новых многоуровневых тренажерно-моделирующих комплексов открывают широкие возможности для создания систем управления воздушным движением, удовлетворяющих самым жестким требованиям по безопасности и интенсивности полетов. Указанные комплексы способны обеспечить высокую эффективность процесса тренажерных тренировок диспетчерского состава по прогнозу динамичной воздушной обстановки и привитию навыков для принятия решений в экстремальных ситуациях. Они позволяют увеличить реальную пропускную способность секторов и зон управления воздушным движением.

Подготовка специалистов аналогичного профиля за рубежом выявляет тенденцию к ее децентрализации, к созданию узкоспециализированных курсов ИКАО, адаптированных к условиям конкретных стран и предусматривающих использование комплексных и модульных тренажеров в учебных заведениях и центрах управления воздушным движением. Общий срок подготовки квалифицированного диспетчера РЛУ в США, Англии, Франции и других странах для зон с высокой интенсивностью воздушного движения достигает до 5 лет. Его стоимость достигает 200-250 тыс. долл. При этом потребность в первоначальной подготовке авиадиспетчеров для стран-членов ИКАО (без СНГ) составляет от 3-х до 4-х тыс. человек в год.

Потенциальная потребность в авиадиспетчерах и специалистах радиолокации, радионавигации и связи в Узбекистане и других стран СНГ значительно скромнее. Но стоимость их подготовки тоже достаточно высока. В связи с этим следует учесть опыт развитых стран, рассматривающих

авиационную инфраструктуру как общественное благо и обеспечивающих финансирование развития систем ОВД и внедрение в них передовых технологий при поддержке государства. Во многих западных странах финансирование программ по модернизации систем ОВД осуществляется из государственного бюджета - принимается во внимание масштабность капиталовложений в эту систему и приоритетность вопросов безопасности воздушных перевозок. В ряде европейских стран принято решение осуществлять модернизацию систем ОВД совместно и выделить на эти цели более 20 млрд. долл.

Но создание тренажерной базы нового поколения требует принятия специальной подпрограммы в рамках программы модернизации ЕС ОВД. Она должна иметь определенные параметры финансирования разработки, производства и введения в эксплуатацию тренажерно-моделирующих комплексов.

Особый интерес представляет организация совместной подготовки специалистов по управлению воздушным движением для национальных аэронавигационных систем стран - участников СНГ - в рамках процесса гармонизации систем ОВД на принципах ИКАО и взаимовыгодного использования сопредельного воздушного пространства.

Особенностью этой профессии является то, что диспетчер, получив хорошие теоретические знания и практические навыки по УВД, не сможет руководить воздушным движением и обеспечивать безопасность полетов, не изучив организацию УВД конкретно для той или иной воздушной зоны (сектора, района) УВД и для того диспетчерского пункта, где ему предстоит работать.

Получив направление на работу в одно из авиапредприятий гражданской авиации, диспетчер-выпускник проходит стажировку на допуск к самостоятельной работе на одном из диспетчерских пунктов УВД. Эта стажировка проводится в течение определенного срока под руководством опытного диспетчера-инструктора. Допуск к самостоятельной работе практически является началом трудовой деятельности диспетчера в системе УВД. В дальнейшем, в процессе приобретения навыков, почти каждый

диспетчер осваивает работу на нескольких (или даже на всех) диспетчерских пунктах, повышает свою квалификацию, приобретает более высокий (второй, первый) класс по специальности.

Среди основных направлений совершенствования системы УВД, таких, как широкое внедрение современных технических средств и автоматизации процессов на всех этапах функционирования системы, повышение уровня качества планирования полетов и организации УВД, значительное внимание уделяется повышению профессионального мастерства работников службы движения. Высокие темпы развития авиационной техники предъявляют повышенные требования к авиационным специалистам всех профилей: диспетчерам, руководителям полета и другим работникам службы движения.

Особое значение приобретают вопросы повышения качества подготовки и совершенствования знаний специалистов, эксплуатирующих сложную современную технику, включающую в качестве одного из самых сложных ее видов автоматизированные системы УВД (АС УВД). Поэтому процесс обучения специалистов УВД является важнейшим и специфичным процессом при организации УВД.

Современное развитие авиационных систем, характеризующееся сложностью протекающих в них процессов, планомерное обновление парка летательных аппаратов, наземного радиотехнического оборудования АС УВД и навигации требуют постоянного совершенствования процесса обучения и составляющих его задач подготовки, ввода в строй и переподготовки кадров для гражданской авиации.

ГЛАВА I

1.1. Организация профессиональной подготовки специалистов службы ОВД в структурных подразделениях

Профессиональная подготовка специалистов службы ОВД Центра "Узаэронавигация" разработано на основании требований Воздушного Кодекса. Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО и других документов, регламентирующих деятельность специалистов по обслуживанию воздушного движения, а так же накопленного опыта подготовки персонала службы ОВД и является основным документом, в соответствии с которым проводится подбор, подготовка, допуск к работе, мероприятия по поддержанию уровня профессиональной подготовки специалистов ОВД и профессиональных знаний, навыков и умения, владение которыми необходимо специалистам службы ОВД для выполнения функциональных обязанностей.

Ответственность за организацию и качество профессиональной подготовки специалистов службы ОВД возлагаются:

- в учебных заведениях - на руководителей учебных заведений;
- в территориальных отделениях (ГЦ) - на начальников территориальных отделений (начальника ГЦ);
- в сменах - на руководителей полётов (старших диспетчеров, инструкторов).

За планирование и организацию поддержания и повышения уровня профессиональной подготовки специалистов службы ОВД несут ответственность:

- в Центре "Узаэронавигация" - заместитель директора Центра "Узаэронавигация" по УВД;
- в службах ОВД территориальных отделений - начальники территориальных отделений;
- в сменах Руководители полётов (старшие диспетчеры, инструкторы).

Поддержание и повышение уровня профессиональной подготовки специалистов службы ОВД достигается:

- совершенствованием знаний путем теоретической подготовки в системе самостоятельной и плановой учебы;

- приобретением навыков и отработкой теоретических знаний по УВД путем практической подготовки на тренажерах или на рабочих местах;
- повышением квалификации на специальных курсах при учебных заведениях и УТЦ.

Работа в структурных подразделениях организуется его руководителем на основе разрабатываемых дирекцией Центра "Узаэронавигация" принципов организации и функционирования системы ОВД. Планирование работы службы ОВД в структурных подразделениях Центра «Узаэронавигация» производится на год, месяц.

В годовые, а на их основе в месячные планы работы и в планы сезонной подготовки включаются следующие вопросы:

а) выполнение методических рекомендаций и указаний вышестоящих органов;

б) проведение разборов, совещания, конференции и инструктивно-методические занятия с руководящим и диспетчерским составом в целях обобщения опыта работы, профилактики нарушения безопасности полетов при ОВД, внедрения новых технических средств и нормативных документов по ОВД;

в) планирование и организация профессиональной подготовки специалистов ОВД, повышение уровня их квалификации;

г) совершенствование организации ОВД, повышения уровня обеспечения безопасности полетов при ОВД;

д) анализ структуры, пропускной способности воздушного пространства и потоков воздушного движения;

е) осуществление организационно-методических мероприятий по освоению новых технических средств, поступающих в ТО;

ж) разработка методических и учебных пособий, оборудование и обеспечение работы методических кабинетов (классов);

з) анализ деятельности службы ОВД и обеспечения безопасности полетов при ОВД за определенный период и разработка мероприятий по их совершенствованию;

В зависимости от решаемых службой ОВД задач, структуры воздушного пространства и интенсивности воздушного движения создаются органы ОВД. Потребное количество специалистов службы ОВД рассчитывается в соответствии с «Методикой по определению нормативной численности персонала службы ОВД».

На загруженных диспетчерских пунктах организуется одновременная работа за одним пультом двух диспетчеров (радиолокационного и процедурного контроля), а при необходимости и оператора.

Одновременная работа за одним пультом двух диспетчеров вводится при:

а) интенсивности воздушного движения или количестве одновременно находящихся на управлении воздушных судов превышающих предельно допустимые значения нормативов пропускной способности зон (районов) ОВД;

б) наличии факторов, усложняющих процесс ОВД (наличие аэродромов государственной авиации, пересечение и схождение ВТ, маршрутов полетов государственной авиации, ограничений по ИВП и т.д.).

Перевод диспетчерских пунктов на одновременную работу двух диспетчеров устанавливается круглосуточно или по мере необходимости.

Одновременная работа двух диспетчеров за одним пультом организуется с обязательным разделением их функциональных обязанностей в соответствии с технологией работы. Старшим является диспетчер, осуществляющий радиолокационный контроль.

Для совместной работы за одним пультом диспетчеры подбираются с учетом опыта работы, взаимозаменяемости. Распределение диспетчеров по рабочим местам для совместной работы за одним пультом производится руководителем полетов на инструктаже.

В процессе ОВД, если это предусмотрено технологией работы, при интенсивности воздушного движения, ниже максимально допустимых значений для работы одного диспетчера, руководитель полетов (старший диспетчер) имеет право перевести диспетчерские пункты на режим работы одного диспетчера.

Если ожидаемая интенсивность воздушного движения превышает установленные нормативы пропускной способности района (зоны) ОВД при работе двух диспетчеров за одним пультом руководитель полетов (старший диспетчер) обязан запросить у ГС ГЦ ЕС УИВП применение процедур назначения "временных окон". При фактической перегрузке секторов руководителю полетов (диспетчеру) предоставляется право использовать обходные (альтернативные) маршруты или зоны ожидания.

1.2. Организация работы диспетчерских смен службы ОВД

В службе ОВД организуется посменный график работы диспетчерских смен. График утверждается Руководителем ТО и согласовывается с профсоюзным комитетом структурного подразделения.

Графики обеспечивают эффективное использование рабочего времени, баланс рабочего времени и времени отдыха работников службы ОВД. Регламентирование цикла работа-отдых осуществляется с учётом требований «Положения о рабочем времени и времени отдыха работников, непосредственно осуществляющих управление (обслуживание) воздушным движением».

Руководство сменами осуществляют:

а) гражданского сектора Главного Центра ЕС УИВП - главные диспетчера – начальники смен;

б) в районах полетной информации, диспетчерских зонах, районах и диспетчерских пунктах аэродрома – руководитель полетов;

в) диспетчерских пунктов аэродрома с высокой интенсивностью выполнения полетов – руководители полетов аэродрома.

Работа каждой смены службы ОВД организуется при наличии специалистов на всех диспетчерских пунктах. Комплектование смен службы ОВД производится с учетом уровня профессиональной подготовки, опыта работы, уровня владения английским языком, морально-деловых качеств диспетчерского состава.

Специалисты службы ОВД закрепляются по сменам распоряжением руководителя структурного подразделения.

Организацию и контроль за работой смен службы ОВД осуществляет руководитель структурного подразделений (заместитель по УВД).

Организацию ОВД и контроль за работой смены в период дежурства осуществляет руководитель полетов (старший диспетчер).

Организация работы диспетчерской смены включает в себя:

- а) подготовка и проведение инструктажа перед заступлением на дежурство;
- б) прием и сдача дежурства;
- в) контроль за работой дежурной смены;
- г) взаимодействие со службами, обеспечивающими полеты, а так же с органами, осуществляющими контроль порядка использования воздушного пространства;
- д) проведение разборов в смене;
- е) методическую работу в смене;
- ж) профессиональную (техническую) учебу.

Подготовка и проведение инструктажа диспетчерской смены перед заступлением на дежурство. Инструктаж диспетчерской смены проводит руководитель полетов (старший диспетчер) в установленное графиком время в специально оборудованном помещении с записью на средства магнитной записи.

При отсутствии средств магнитной записи инструктаж записывается в журнал инструктажей и разборов.

При необходимости, КРС ОВД принимает участие в проведении (контролирует проведение) инструктажа.

Перед проведением инструктажа руководитель полетов (старший диспетчер) обязан проверить:

- а) наличие специалистов диспетчерской смены и их психофизиологического состояния;

б) прохождение диспетчерским составом медицинского контроля в установленные сроки;

в) наличие свидетельств специалиста ГА, листов вкладышей к нему и срок их действия;

г) соблюдение формы одежды;

д) прохождение специалистами в установленные сроки специальной подготовки (курсов подготовки и переподготовки, проверка практических навыков, тренажерной подготовки, изучение поступающих документов).

При подготовке к инструктажу РП (старший диспетчер) обязан ознакомиться с:

а) фактической и прогнозируемой погодой;

б) планами полетов и ходом выполнения суточного плана полетов;

в) ограничениями и запретами в зоне ответственности;

г) работой радиотехнических средств обеспечения полетов и средств связи;

д) важной аэродромной информацией;

е) имеющимися особенностями и недостатками в работе предыдущей смены;

ж) указаниями и распоряжениями вышестоящего руководства;

з) имеющейся информацией по безопасности полетов.

На основании собранной (полученной информации) РП–начальник смены составляет план проведения инструктажа.

К проведению инструктажа привлекаются:

а) дежурный инженер-синоптик АМСГ;

б) дежурный АНОП (дежурный по брифингу) (если таковой имеется);

в) сменный инженер (мастер) аэродромной службы;

г) сменный инженер базы ЭРТОС;

д) дежурный по службе ЭСТОП;

е) представитель военного сектора РЦ ЕС УИВП (по согласованию);

ж) другие специалисты (при необходимости).

Для проведения инструктажа руководитель полетов может привлечь других специалистов, обеспечивающих полеты. Участие специалистов в

инструктаже может быть организовано посредством имеющихся средств связи, с записью на СОК.

Главными задачами инструктажа являются:

а) изучение, анализ и оценка метеорологической обстановки в районе аэродрома, по маршрутам полетов, на аэродромах РУз;

б) ознакомление с ограничениями и запретами в зоне ответственности на период работы смены;

в) ознакомление с состоянием летного поля и планируемых на нём работах;

г) ознакомление с готовностью светотехнических средств, средств связи, навигации, наблюдения и систем ОВД;

г) порядок взаимодействия с органами, осуществляющими контроль порядка использования воздушного пространства, смежными диспетчерскими пунктами и службами обеспечивающими полеты;

д) прогнозирование интенсивности полетов с учетом воздушной и метеорологической обстановки. Принятие мер по регулированию потоков воздушного движения через перегруженные зоны (районы, точки);

е) доведение указаний и замечаний вышестоящего руководства и поступившей информации по безопасности полётов;

ж) уточнение особенностей ОВД и постановка задач на предстоящую смену личному составу смены и службам, обеспечивающим полеты.

з) другая важная информация по обеспечению ОВД.

Инструктаж должен заканчиваться розыгрышем по процедурам ОВД с учётом особенностей предстоящего дежурства путём постановки контрольных вопросов по УВД, по действиям в особых условиях и особых случаях в полете и взаимодействию между диспетчерскими пунктами.

По окончании розыгрыша руководитель полетов (начальник смены) обязан сделать заключение о готовности смены к дежурству и дать указание о приеме дежурства. В случае неприбытия диспетчеров на дежурство, отстранения их от работы по состоянию здоровья или неподготовленности (при

контрольном вопросе, проведении розыгрыша, психофизиологическое состояние) руководитель полетов обязан:

- принять меры к укомплектованию смены диспетчерским составом. Разрешается привлекать диспетчеров сменяемой смены с обязательным соблюдением Положения о рабочем времени и времени отдыха и проведением индивидуального инструктажа;

- если нет возможности привлечения других диспетчеров, принять решение о совмещении части районов (зон, секторов) ОВД и в случае превышения нормативов пропускной способности совмещенных районов (зон, секторов) ОВД, ввести ограничения по входу в район ОВД (прием/выпуск ВС);

- сообщить об этом начальнику ТО.

Прием и сдача дежурства.

Прием дежурства специалистами службы ОВД дежурной смены производится на рабочих местах в соответствии с технологией работы. После получения доклада от диспетчеров УВД о приеме дежурства РП (старший диспетчер) докладывает в ГС ГЦ ЕС УИВП о готовности смены к работе и приеме дежурства, имеющихся недостатках и особенностях при УВД.

Диспетчер сдающей смены обязан ознакомить и передать информацию заступающему диспетчеру в соответствии с технологией его работы. РП (старший диспетчер) сдающей смены после получения докладов от диспетчеров о сдаче дежурства, сдает дежурство заступающему РП (старшему диспетчеру) и расписывается в журнале приема/сдачи дежурства, с последующим докладом в ГС ГЦ ЕС УИВП.

Контроль за работой диспетчерской смены.

Контроль за работой диспетчерской смены службы ОВД осуществляет РП (старший диспетчер) непосредственно на рабочих местах диспетчерского пункта или с рабочего места руководителя полетов.

Контроль за работой диспетчерской смены службы ОВД включает:

- а) порядок и полноту приема и сдачи дежурства;

б) контроль за соблюдением установленных интервалов эшелонирования, процедур ОВД, режимов, ограничений и запретов в зоне ответственности, а так же действий диспетчеров в процессе ОВД при обеспечении контрольных рейсов и особо важных полетов, в соответствии с действующими положениями (инструкциями) по их обеспечению;

в) своевременное предупреждение нарушений правил УВД и своевременное принятие мер по их исключению;

д) контроль за порядком взаимодействия с органами, осуществляющими контроль порядка использования воздушного пространства, смежными диспетчерскими пунктами и службами обеспечивающими полеты;

е) порядок уведомления в соответствии с действующими инструкциями (схемой оповещения), о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб, оказание таким организациям необходимого содействия;

При осуществлении контроля за работой диспетчерской смены и обнаружении неправильных действий диспетчерского состава при УВД руководитель полетов (старший диспетчер) обязан немедленно оказать практическую помощь и принять меры по обеспечению безопасности полетов. В зависимости от воздушной и/или метеорологической обстановки, руководитель полетов (старший диспетчер) обязан контролировать (находится) диспетчерский пункт (сектор), где возникли или ожидаются трудности в осуществлении УВД.

Выявленные особенности и недостатки в процессе работы смены вносятся в план проведения разбора, подготавливаются необходимые документы и справочный материал, с анализом действий диспетчерского состава.

Командно-руководящий состав обязан ежемесячно производить выписки СОК с анализом действий диспетчерского состава, в целях выявления и предупреждения нарушений (отступлений) процедур ОВД.

Проведение разборов в смене.

Разбор работы диспетчерской смены проводит РП (старший диспетчер) в специально оборудованном помещении (методическом классе) с записью на средства магнитной записи. При отсутствии средств магнитной записи материалы разбора записываются в журнал инструктажей и разборов.

При подготовке к разбору РП (старший диспетчер):

а) предварительно анализирует работу смены и вскрытые нарушения правил УВД (с использованием средств объективного контроля при необходимости);

б) оценивает работу диспетчерской смены, взаимодействие со службами, обеспечивающими полеты (АМСГ, ЭРТОС, аэродромной и др.), и органов государственной авиации со службой ОВД;

в) определяет состав специалистов служб, взаимодействующих со службой ОВД и служб, обеспечивающих полеты, привлекаемых на разбор;

г) составляет план проведения разбора.

При подготовке к разбору должны быть использованы данные об интенсивности воздушного движения, замечания к работе РСТО, данные о работе служб, обеспечивающих полеты, замечания смежных диспетчерских пунктов, органов, осуществляющих контроль за порядком использования воздушного пространства, доклады старших диспетчеров и личные наблюдения.

При проведении разбора:

а) заслушиваются старший диспетчер (диспетчеры) пунктов УВД (секторов), доклады представителей служб, обеспечивающих полеты (АМСГ, ЭРТОС, ЭСТОП, АНОП, аэродромной и др.);

б) подводятся итоги работы смены с указанием положительных примеров, недостатков и отступление от процедур ОВД, допущенных лицами диспетчерского состава и специалистами служб обеспечивающих полеты;

г) оценивается работа диспетчеров смены, качество и порядок взаимодействия между диспетчерскими пунктами, службами;

д) при необходимости, на разборе используются средства объективного контроля.

По окончании разбора руководитель полетов обязан доложить своему непосредственному начальнику о результатах работы и имеющихся недостатках в процессе работы смены, сдаче дежурства и проведении разбора.

Контроль качества инструктажей и разборов работы смен осуществляет руководящий состав структурного подразделения или Центра "Узаэронавигация".

Взаимодействие со службами, обеспечивающими полеты, а так же органами осуществляющими контроль за порядком использования воздушного пространства.

Порядок взаимодействия смены службы ОВД со специалистами других служб, обеспечивающие полеты определяется Технологией (инструкциями) по взаимодействию с данными службами.

Руководителю полетов (старшем диспетчеру) в оперативном отношении подчиняются начальники дежурных смен и служб обеспечивающие полеты (ЭРТОС, ЭСТОП, АМСГ, АНОП, ССТ, аэродромной и т.д.).

Указания руководителя полетов (старшего диспетчера), связанные с обеспечением безопасности полетов, обязательны для исполнения этими службами и могут быть отменены только директором аэропорта с записью в «журнале полученных и отданных распоряжений».

В процессе выполнения полетов служба ОВД взаимодействует с:

а) с АМСГ:

- по вопросам своевременного обеспечения диспетчерских пунктов метеорологической информацией в зоне ответственности, районе аэродрома, на запасных аэродромах, на маршрутах ОВД и в районах выполнения авиационных работ;

- доведения штормовых предупреждений в соответствии с требованиями ИМО ГА.

б) с аэродромной службой:

- по вопросам осмотра летной полосы, состояния поверхности ВПП, замера коэффициента сцепления и готовности аэродрома к приему и выпуску ВС в соответствии с РАС НАК;

- организации и передвижения транспортных средств на площади маневрирования;

- установления времени начала и сроков проведения работ по содержанию аэродрома;

- производства работ на летной полосе;

- мероприятий по орнитологическому обеспечению полётов;

- имеющихся ограничений на аэродроме.

в) с базой ЭРТОС: по вопросам обеспечения связи, навигации, наблюдения и систем УВД;

г) со службой ЭСТОП: по вопросам электросветотехнического обеспечения полетов;

д) со службой АНОП: по вопросам своевременного доведения до экипажей ВС и службы ОВД аэронавигационной информации, необходимой для ОВД;

е) с поисково-спасательной службой по вопросам аварийного оповещения и предоставления информации.

ж) с производственно диспетчерской службой авиакомпании (аэропорта): по вопросам оперативного регулирования и планирования суточного плана полетов;

з) с органами ВПВО и ВВС: по вопросам регулирования и порядка использования воздушного пространства.

Методическая работа в смене.

Методическую работу в смене организует руководитель полетов (старший диспетчер). Основными задачами методической работы являются:

а) поддержание и повышение уровня теоретических знаний и практических навыков диспетчерского состава;

б) улучшение организации и методики профессиональной учебы диспетчерского состава смены;

- в) организация труда и отдыха диспетчерского состава;
- г) изучение и внедрение опыта работы.

В соответствии с основными задачами методической работы в смене руководитель полетов (старший диспетчер):

- а) проводит инструктажи перед началом дежурства и разборы по окончании дежурства смены, вносит предложения, совершенствующие методику их проведения;
- б) анализирует работу смены;
- в) вырабатывает предложения, улучшающие взаимодействие смены с другими службами, обеспечивающими полеты;
- г) совершенствует методы контроля качества работы диспетчеров смены на рабочих местах;
- д) изучает и обобщает опыт работы лучших диспетчеров смены и внедряет его среди других диспетчеров;
- е) совершенствует методику профессиональной подготовки с диспетчерами смены, используя для этого современные методы и технические средства обучения;

Основные формы методической работы в смене:

- а) Анализ работы смены и диспетчерского состава;
- б) инструктивно-методические занятия;
- в) обобщение передового опыта работы диспетчеров смены;
- г) разработка методических документов, учебных и наглядных пособий.

Профессиональная (техническая) учеба. Профессиональная (техническая) учеба проводится с личным составом ТО. Специалисты, отсутствующие на занятиях, изучают учебный материал самостоятельно.

Проведение техучёбы оформляется в Журнале учета изучения документов и профессиональной учебы.

Планирование, проведение и контроль состояния профессиональной (технической) учебы организывает начальник ТО (зам. начальника ТО по УВД).

Основными видами профессиональной (технической) учебы являются:

- а) теоретические занятия;
- б) самостоятельная подготовка;
- в) розыгрыш УВД;
- г) разбор работы (после сменный разбор).

Теоретические занятия проводятся в виде лекций, семинаров, конференций по тематике, утвержденной планом профессиональной (технической) учебы.

Занятия проводятся также для изучения нормативных документов и информации по безопасности полетов.

Самостоятельная подготовка персонала ОВД может проводиться дополнительно по результатам освоения пройденного материала или тестирования. Розыгрыши УВД проводятся в сменах по плану руководителя полетов (старшего диспетчера, диспетчера-инструктора).

Разбор работы смены (после сменный разбор) проводится с целью:

- а) анализа работы за определенный период;
- б) обобщения и внедрения передового опыта работы;
- в) оценки работы дежурных смен и отдельных специалистов обслуживания воздушного движения.

Изучение нормативных документов и информации по безопасности полетов проводятся постоянно по мере поступления информации. Указанный вид обучения организуется руководителем полетов и проводится в сменах.

1.3. Разборы в структурных подразделениях

В структурных подразделениях проводятся разборы по:

- а) результатам работы службы ОВД за месяц;
- б) авиационным происшествиям, инцидентам и нарушениям порядка использования воздушного пространства;
- в) результатам работы комиссий по проверкам службы ОВД;

Разборы по результатам работы за месяц и в службе ОВД с большой численностью могут проводиться только среди КРС ТО УВД. Разборы по

авиационным происшествиям, инцидентам и нарушениям порядка использования воздушного пространства проводятся со всем личным составом службы ОВД.

Целью разбора является:

- а) доведение до личного состава службы ОВД результатов работы за прошедший период;
- б) анализ имеющихся недостатков в работе и рекомендаций по их устранению;
- в) обобщение и внедрение передового опыта работы;
- г) оценка работы дежурных смен и отдельных специалистов службы ОВД;
- д) изучение указаний и распоряжений КРС;
- е) внедрение новых схем маневрирования в районе аэродрома, требований и процедур ОВД;
- ж) постановка задач на месяц с организационно-методическими мероприятиями и указаниями по их выполнению;
- з) изучение материалов расследований авиационных событий;
- и) изучение результатов работы комиссий по проверкам службы ОВД.

В зависимости от целей разбора к участию в них могут привлекаться (приглашаться):

- а) КРС структурных подразделений ГА;
- б) Командно-лётный состав (по согласованию с ЛК), а также руководители (специалисты), служб обеспечивающих полёты;
- в) представители ВПВО и ВВС.

Методическая работа в структурных подразделениях

Задачами методической работы в структурных подразделениях является:

- а) обеспечение высокого качества теоретической и практической подготовки специалистов службы ОВД, повышение уровня и эффективности работы;
- б) выработка единства методов обучения личного состава;

в) изучение, обобщение и распространение передового опыта работы ТО;

г) разработка новых и совершенствование имеющихся учебно-наглядных пособий, технических средств обучения и контроля знаний, а также документов, регламентирующих методическую работу специалистов структурных подразделений;

д) совершенствование специальной и методической подготовки лиц руководящего состава ТО;

Методическая работа в службе ОВД организуется и проводится в соответствии с “Положением о Методической работе”, разработанной Центром "Узаэронавигация”.

Организация труда и отдыха персонала службы ОВД.

Организация труда и отдыха персонала службы ОВД организуется в соответствии с “Положения о рабочем времени и времени отдыха работников, непосредственно осуществляющих УВД”—и Трудового кодекса Республики Узбекистан.

Глава II

2.1. Основные требования к специалистам службы ОВД

К специалистам службы ОВД предъявляются следующие требования:

- гражданство Республики Узбекистан; - возраст не менее 19 лет;
- среднее, среднее специальное или высшее образование в зависимости от занимаемой должности;
- специальная подготовка, отвечающая требованиям настоящего Положения;
- состояние здоровья, соответствующее АП РУз - 67;
- психофизиологические качества, необходимые для поступления на учебу и работу в службу движения;
 - знание английского и русского языков;
 - высокий уровень дисциплины и морального состояния.

К обслуживанию воздушного движения допускаются лица диспетчерского и руководящего состава службы ОВД, имеющие действующее свидетельство диспетчера УВД и допуск к самостоятельной работе на данном диспетчерском пункте в ТО (ГЦ ЕС УИВП).

Подготовка специалистов службы ОВД

Первоначальная подготовка специалистов службы ОВД производится в высших и средних специальных учебных заведениях, а также на курсах первоначальной подготовки диспетчеров при УТЦ.

Группы первоначальной подготовки диспетчеров на курсах укомплектовываются, из лиц, соответствующих требованиям п.2.1. настоящего Положения и имеющих опыт работы в авиации не менее 1 года, прошедших собеседование комиссии по отбору кандидатов, назначенной директором Центра «Узаэронавигация».

Специалистам службы ОВД, прошедшим первоначальную подготовку при учебных заведениях и сдавшим успешно зачеты и экзамены, выдается диплом (сертификат, свидетельство) установленного образца.

Выпускники высших и средне-специальных учебных заведений и курсов первоначальной подготовки диспетчеров, назначаются на должность и допускаются к стажировке на диспетчерских пунктах УВД (рабочих местах) с

учетом уровня теоретической подготовки. После окончания стажировки и успешного прохождения освидетельствования (МКК, КК, ВКК) по дисциплинам указанным в АПРУз-61 (приложением» 18) получают:

- свидетельство диспетчера;
- третий класс;
- первоначальный допуск к ОВД.

Диспетчеры УВД, осуществляющие ОВД на категорированных аэродромах проходят дополнительно специальную подготовку, для получения допуска к самостоятельной работе на соответствующем пункте УВД, с учетом особенностей ОВД на данном диспетчерском пункте и аэродроме согласно программы (приложение№4).Специальная подготовка может быть включена в процесс стажировки перед получением первоначального допуска.

2.2. Стажировка специалистов службы ОВД

К стажировке допускаются специалисты службы ОВД, окончившие высшие и средние специальные учебные заведения, а также курсы первоначальной подготовки при УТЦ НАК.

Стажировка специалистов службы ОВД производится под руководством и постоянным контролем диспетчера-инструктора. Закрепление инструктора за стажером оформляется приказом директора Центра "Узаэронавигация" с указанием диспетчерского пункта и назначенного срока стажировки. Закреплять за инструктором более одного стажера запрещается. Стажировка специалистов службы ОВД проводится согласно типовой программы стажировки.

Передача стажера, другому инструктору без оформления приказом запрещается. В период проведения предварительной подготовки допускается изучение документов и отдельных тем программы со стажерами в составе группы под руководством одного диспетчера инструктора.

Началом стажировки считается момент объявления стажеру и его инструктору приказа о стажировке.

Диспетчер-инструктор в период стажировки закрепленного за ним стажера ведет дневник стажировки (приложение№5) с обязательным отражением в нем:

- даты начала стажировки с выпиской из приказа о допуске стажера к стажировке (на какой диспетчерский пункт и какой срок); -основных данных о стажере;

- плана предварительной подготовки стажера и его выполнения; -плана практической подготовки стажера и его выполнения;

- фактического времени стажировки на диспетчерских пунктах с нарастающим итогом; -замечаний инструктора по практическому ОВД стажером и другие вопросы.

Стажировка специалистов службы ОВД состоит из следующих этапов:

- предварительной подготовки;
- практической подготовки;
- тренажерной подготовки для диспетчеров УВД.

Предварительную подготовку, инструктор обязан начинать с проведения собеседования, в результате которого должен установить уровень теоретической подготовки стажера и знание им требований основных документов, регламентирующих организацию и обеспечение полетов, и порядок ОВД. Также, следует помнить, что всестороннее изучение деловых качеств стажера является важнейшим элементом инструкторской работы, необходимым условием индивидуального подхода к обучаемому на всех стадиях стажировки.

На основании результатов собеседования инструктор составляет план предварительной подготовки стажера. План должен предусматривать:

- изучение стажером организационной структуры службы ОВД данного аэродрома (района или зоны ОВД);
- ознакомление с общим технологическим процессом ОВД на данном диспетчерском пункте;
- изучение документов, регламентирующих работу данного диспетчерского пункта (Инструкций по производству полетов на аэродроме, в аэроузле);
- ознакомление со справочным материалом, используемым на диспетчерском пункте; -изучение порядка и особенностей взаимодействия со смежными диспетчерскими пунктами и секторами (направлениями) данного

диспетчерского пункта (в том числе действиями диспетчеров по разведению ВС, следующих на встречных эшелонах, на рубежах передачи управления полётом);

- изучение диспетчерского пульта (оборудование и его эксплуатация); - ознакомление с радиосветотехническими средствами обеспечения полетов и ОВД на данном аэродроме;

- ознакомление с наземными средствами связи аэродрома;

-изучение технологии работы диспетчера;

- изучение средств отображения метеорологической информации (при их наличии); -время, отводимое на выполнение плана предварительной подготовки стажера.

В процессе предварительной подготовки инструктор обязан оценить общую профессиональную подготовку, характер, способности стажера и степень усвоения изучаемого материала.

В результате предварительной подготовки стажер обязан знать;

Диспетчер-стажер УВД:

- требования и положения изученных документов и особенности УВД в контролируемом воздушном пространстве;
- тактико-технические данные радиотехнических средств, используемых при УВД; -азимуты и расстояния до используемых при УВД ОПРС, характерные пеленги, МПУ отдельных участков схем, маршрутов и трасс, их протяженность; -маршруты полётов ведомственной авиации, запретные зоны, зоны ограничения полётов;
- порядок и особенности взаимодействия со смежными диспетчерскими пунктами, службами обеспечивающими полёты, с органами ВПВО-ВВС;
- особенности обеспечения и УВД литерных, подконтрольных рейсов;
- особенности планирования воздушного движения, организацию и обеспечение полетов.

Диспетчер-стажер ГЦ ЕС УИВП:

- основной принцип планирования воздушного движения, радиотехническое оборудование и средства связи на рабочем месте;
- структуру ВП РУз, Центры ОВД РУз., смежные центры ОВД соседних государств, запретные зоны, военные полигоны, районы градобойных работ;
- требования и положения изученных документов и особенности ПВД в воздушном пространстве РУз;
- порядок и особенности взаимодействия со смежными пунктами, службами обеспечивающими полёты, органами ВПВО-ВВС;
- порядок взаимодействия и передачи необходимых данных, об использовании ВП и предоставления услуг по ОВД, в отдел аэронавигационных сборов; -особенности организации ОВД литерных, подконтрольных рейсов.

Диспетчер-стажер обязан уметь:

- на память вычерчивать необходимые схемы и маршруты полетов, воздушные трассы, расположение радионавигационных средств самолетовождения и УВД;
- пользоваться справочным материалом, необходимым для работы на диспетчерском пункте;
- правильно пользоваться оборудованием данного диспетчерского пункта.

Предварительная подготовка стажера проводится под руководством инструктора и завершается проверкой усвоения стажером содержания плана предварительной подготовки с выставлением оценок. Результаты проверки заносятся в дневник стажировки. Положительные оценки (не ниже "4") являются основанием для заключения инструктора о готовности стажера к практической стажировке на данном диспетчерском пункте.

При неудовлетворительном усвоении стажером содержания плана предварительной подготовки ему назначается дополнительное время.

Повторная проверка знаний стажера в этом случае проводится вышестоящим должностным лицом в присутствии инструктора.

После успешного завершения предварительной подготовки, в целях приобретения знаний и практических навыков, осуществляется переход к последующему этапу стажировки.

Практическая стажировка диспетчера на диспетчерском пункте УВД (рабочем месте) является наиболее ответственным периодом его подготовки и содержит в себе ряд специфических особенностей, связанных с обеспечением безопасности полетов при ОВД.

Этими особенностями являются:

- необходимость непрерывного контроля со стороны инструктора за воздушной обстановкой с одновременным контролем за действиями стажера при ОВД, распределением его внимания, соблюдением им установленной фразеологии- грамотным использованием РТС, четкостью взаимодействия;
- постоянная готовность инструктора к своевременному вмешательству в действия стажера, отмене отдельных его указаний и выдаче других или дополнительных указаний, оценке возможности и разрешению дальнейшего перехода к самостоятельному ОВД; -высокая ответственность инструктора.

Инструктор составляет план практической подготовки стажера, который должен предусматривать:

- демонстрацию инструктором, исполнения обязанностей диспетчера с последующим разбором характерных примеров воздушной обстановки (планирования ВД) и причин, обуславливающих те или иные решения диспетчера;
- практику в инструментальном контроле за воздушной обстановкой с использованием радиотехнических средств;
- практику отображения на стрипах, графике (табло) поступающей и передаваемой информации, состояние воздушной обстановки, диспетчерских решений и указаний;
- ознакомление с работой диспетчеров смежных диспетчерских пунктов, с особенностями технологии их работы, взаимодействия и радиолокационного опознавания, а также с работой средств связи;
- ознакомление с порядком распределения внимания диспетчера при УВД;

- самостоятельное ОВД стажером с рабочего места диспетчера под контролем диспетчера-инструктора с одновременной отработкой навыков и обязанностей диспетчера при ОВД, согласно технологии его работы;
- разбор ОВД, осуществляемого стажером;
- ознакомление с правилами и порядком ведения установленной документации; -совершенствование приобретенных практических навыков(под контролем диспетчера-инструктора);
- оформление Представления на допуск стажера к самостоятельной работе в качестве диспетчера;
- время для выполнения практической подготовки стажера.

В территориальных отделениях использующих АС УВД (в ГЦ ЕС УИВП - АС ПВД) дополнительно в план стажировки включаются особенности автоматизированной системы.

В ходе стажировки диспетчер-стажёр, кроме работы на основном рабочем месте, обязан ознакомиться с работой диспетчеров смежных диспетчерских пунктов и служб обеспечивающих полёты, с которыми он взаимодействует при ОВД.

При перерыве в стажировке по объективным причинам (прохождение военной службы, болезнь, отпуск без содержания, привлечение к общественной работе и т.д.) продолжительность стажировки может быть увеличена дополнительно в объёме одного срока стажировки.

В случае - неспособности стажёра справляться с отработываемыми задачами, руководящий состав Центра «Узаэронавигация», рассматривает вопрос о его дополнительной стажировке или целесообразность перевода его на менее загруженный участок работы.

По истечении установленного (продленного) срока стажировки и явной неспособности стажера выполнять технологические операции по ОВД, по представлению начальника ТО (ГЦ ЕС УИВП), директором Центра «Узаэронавигация» решается вопрос о его профпригодности в качестве диспетчера ОВД.

После успешного прохождения программы стажировки и при положительном заключении инструктора, специалист службы ОВД направляется на тренажерную подготовку.

Срок стажировки может быть сокращен полномочным органом по выдаче свидетельств по ходатайству начальника ТО после предварительного согласования с ОД, если:

- диспетчерский пункт является смежным;
- диспетчер имеет допуск на аналогичном диспетчерском пункте другого ТО;
- диспетчер ранее имел допуск, но не осуществлял ОВД на данном диспетчерском пункте более чем 6 месяцев.

Во всех случаях сокращение срока стажировки производится при положительных результатах прохождения установленной программы.

Последующая стажировка для получения допуска к самостоятельной работе на смежных диспетчерских пунктах, разрешается, при достаточно профессиональном уровне, но не менее чем через 1 год самостоятельной работы, при производственной необходимости этот срок может быть уменьшен решением заместителя директора по УВД по ходатайству начальника ТО.

Допуск к самостоятельной работе на данном диспетчерском пункте *теряет* силу, если диспетчер не осуществляет функции предусмотренные данным допуском более 6 месяцев. В этом случае, при необходимости возобновления допуска к самостоятельной работе на диспетчерском пункте, специалист обязан снова пройти стажировку на данном диспетчерском пункте и получить допуск к самостоятельной работе в соответствии с " требованиями настоящего положения.

2.3. Допуск специалистов службы ОВД к самостоятельной работе

После окончания стажировки, РП (ст. диспетчер, главный диспетчер) проводится теоретическая и практическая проверка готовности диспетчера-стажера к самостоятельной работе на данном диспетчерском пункте.

Теоретические знания, проверяются по основным руководящим и нормативным документам по организации, обеспечению полетов и управлению воздушным движением, инструкции по производству полетов,

радиотехническим средствам УВД диспетчерского пункта, технологии работы диспетчера, правилам ведения радиосвязи и фразеологии радиообмена, авиационной метеорологии и человеческому фактору. Результаты проверок заносятся в соответствующий раздел книжки диспетчера службы ОВД.

Первоначальный и последующий допуск к самостоятельной работе специалиста службы ОВД оформляется приказом директора Центра "Узаэронавигация" на основании Представления на диспетчерский состав и заключения комиссии (МКК, КК).

Диспетчер УВД имеет право допуска к самостоятельной работе не более чем на трёх диспетчерских пунктах радиолокационного управления, исключения составляют:

- диспетчерские пункты, не оборудованные радиолокационной позицией (либо радиолокационное оборудование не предусмотрено);
- диспетчерские пункты (сектора) предусмотренные к объединению (совмещению). На основании приказа в свидетельство диспетчера УВД записывается диспетчерский пункт и рабочее место, на котором специалист допущен к самостоятельной работе.

При этом для подтверждения уже имеющегося допуска к самостоятельной работе на смежных диспетчерских пунктах, специалист должен отработать на них не менее 10 часов в месяц. Учет времени работы ведет Руководитель полетов (старший диспетчер) в специальном журнале.

Подготовка диспетчерского состава при работе аэродрома по категорированному минимуму осуществляется в соответствии программой под руководством непосредственного начальника (РП, старшего диспетчера, диспетчера -инструктора).

При подготовке специалистов к получению первоначального допуска к УВД на аэродроме, имеющем категорированный минимум, тематика подготовки включается в план основной стажировки.

После прохождения подготовки специалисту выдаётся индивидуальное задание в соответствии с темами указанными в программе с учетом особенностей аэродрома и его оснащения средствами РТО, ССО и

метеобеспечения. После проверки индивидуального задания и собеседования (при необходимости), начальник ТО (зам. начальника ТО по УВД, начальник объекта) делает заключение о готовности специалиста к УВД по категорированному минимуму.

Допуск специалиста к УВД по категорированному минимуму оформляется приказом директора ЦУАН на основании рапорта начальника ТО в установленном порядке.

2.4. Порядок подготовки специалистов службы движения к работе в автоматизированные системы УВД

Подготовка специалистов службы ОВД к работе в АС УВД осуществляется в соответствии данного положения и типовой программой стажировки специалистов службы ОВД.

При подготовке специалистов для получения первоначального допуска к самостоятельной работе на диспетчерских пунктах АС УВД, тематика подготовки включается в план основной стажировки.

Допуск специалиста к работе в АС УВД, оформляется одновременно с первоначальным допуском к самостоятельной работе на одном из диспетчерских пунктов центра АС УВД, в порядке определяемом главой 5 настоящего положения.

Подготовка специалистов к ОВД на английском языке

Первоначальная подготовка к ОВД на английском языке производится согласно учебных программ высших и средних авиационных учебных заведений или при УТЦ НАК. Для получения допуска к ОВД на английском языке необходимо:

- пройти курсы первоначальной языковой подготовки;
- получить удостоверение (сертификат) с оценкой не ниже "хорошо";
- пройти стажировку на рабочем месте в объеме - не менее 2-х часов ОВД на английском языке и не менее 9-ти часов тренажерной подготовки с применением фразеологии радиообмена на английском языке.

Допуск к ОВД на английском языке оформляется приказом директора Центра «Узаэронавигация». Основанием для продления допуска к ОВД на

английском языке является завершение учебы на курсах повышения квалификации по ОВД на английском языке, с оценкой не ниже "хорошо".

Периодичность прохождения очередного КПК по ОВД на английском языке, один раз в три года (с допуском 3 месяца) с момента окончания предыдущего КПК (первоначальной подготовки).

Специалист теряет право на обслуживание воздушного движения на английском языке по истечению установленного срока прохождения очередного КПК. Право на обслуживание воздушного движения на английском языке может быть восстановлено только после прохождения очередного КПК по ОВД на английском языке.

Специалисты службы ОВД, прошедшие специализированную подготовку по ОВД на английском языке на курсах в зарубежных учебных заведениях, освобождаются от прохождения КПК на срок, предусмотренный пунктом 8.5. настоящего положения, с момента окончания курсов.

Планирование прохождения очередных курсов повышения квалификации специалистов службы ОВД, а так же контроль за выдерживанием сроков, возлагается на руководство территориального отделения Центра "Узаэронавигация".

Диспетчера УВД проходят специальную подготовку на курсах по повышению уровня владения английским языком в учебных заведениях Республики Узбекистан для достижения рабочего уровня 4 в сроки, предусмотренные документами и требованиями рекомендуемой практики ИКАО.

Объем стажировки специалистов службы ОВД

Должность	Время стажировки.			Общее Время стажировки Час.
	Предварительная подготовка, ч.	Практическая подготовка, ч.	Тренажерная подготовка, ч.	
Диспетчер ДПР	40ч.	93ч.	7ч.	140ч.
Диспетчер СДП, ВСДП	70ч.	203ч.	7ч.	280ч.
Диспетчер ДПП (approach, КДП, АДЦ)	45ч.	353ч.	32ч.	430ч.

Диспетчер ДПК (Вышка, Tower)	45ч.	353ч.	32ч.	430ч.
Диспетчер ВВП РЛК, РЦ, ВРЦ ЕС УВД с правом УВД	45ч.	383ч.	32ч.	460ч.
Диспетчер ГЦ, АДП, Процедурный контроль	45ч.	235ч.	Не предусмотрено	280ч.
Деливери	40ч.	100ч.	Не предусмотрено	140ч.
Диспетчер МДП (ВМДП), КДП, СДП, ВРЦ ЕС УВД без права УВД	45ч.	235ч.	20ч.	280ч.
Старшие диспетчеры, руководители полетов	100ч.	210ч.	Не предусмотрено	310ч.

В процессе проверки, в случае необходимости, для оценки действия диспетчера необходимо использовать данные анализа средств объективного контроля ОВД (запись радиообмена, диспетчерские графики, стрипы, документация и др.).

О результатах проверки по элементам технологии работы делается отметка в книжке диспетчера.

Проверка персонала ОВД, допущенного к обслуживанию воздушного движения на английском языке, проводится на русском и английском языках.

2.5. Профессиональная учеба специалистов службы ОВД

Профессиональная учеба в территориальных отделениях проводится с целью:

- изучения специальных дисциплин и основных нормативных документов, регламентирующих работу службы ОВД;
- отработки практических навыков по УВД на комплексных диспетчерских тренажерах;

- изучение обстоятельств и причин авиационных происшествий, инцидентов, ошибок личного состава при ОВД, а также профилактических мер по их предупреждению;
- углубления и закрепления знаний правил полетов и эксплуатации радиотехнических средств УВД;
- изучения особенностей управления движением воздушных судов в различные периоды года и в сложных метеоусловиях;
- изучения и внедрения передового опыта смежных органов ОВД и международной практики;
- ознакомления с новейшими научно-техническими и производственными достижениями в области ОВД;
- изучение английского языка;
- изучения других вопросов, связанных с обслуживанием воздушного движения.

Профессиональная учеба специалистов службы ОВД

Профессиональная учеба в территориальных отделениях проводится с целью:
- изучения специальных дисциплин и основных нормативных документов, регламентирующих работу службы ОВД;
- отработки практических навыков по УВД на комплексных диспетчерских тренажерах;
- изучение обстоятельств и причин авиационных происшествий, инцидентов, ошибок личного состава при ОВД, а также профилактических мер по их предупреждению;
- углубления и закрепления знаний правил полетов и эксплуатации радиотехнических средств УВД;
- изучения особенностей управления движением воздушных судов в различные периоды года и в сложных метеоусловиях;
- изучения и внедрения передового опыта смежных органов ОВД и международной практики;
- ознакомления с новейшими научно-техническими и производственными достижениями в области ОВД;

- изучение английского языка;
- изучения других вопросов, связанных с обслуживанием воздушного движения.

Тематика профессиональной учебы, разрабатывается КРС территориальных отделений совместно с ОД центра «Узаэронавигация» из расчета не менее 8 час в месяц. Время занятий считается рабочим временем.

Профессиональная учеба в службе ОВД предполагает следующие виды занятий:

- лекционные и семинарские занятия; -самостоятельные занятия; -технические конференции;

- выполнение индивидуальных заданий;

- тренажерная подготовка на диспетчерских тренажерах.

Лекционные и семинарские занятия проводятся в виде лекций или групповых занятий по тематике. Учет ведется в журнале профучебы.

Технические конференции организуются и проводятся, как правило, не реже, двух раз в год при подготовке к ВЛП и ОЗП.

Учеба по индивидуальным заданиям организуется и проводится руководящим составом с целью совершенствования уровня профессиональной подготовки специалистов службы ОВД по отдельным вопросам. Индивидуальное задание специалисту службы движения выдается и контролируется непосредственным начальником. Учет ведется в журнале профучебы.

Профессиональная учеба проводится со всем личным составом службы ОВД. С диспетчерским составом дежурных смен, отсутствующим на занятиях, проводятся Дополнительные занятия.

Специалисты службы ОВД, отсутствовавшие на занятиях, изучают учебный материал самостоятельно. О проведенных занятиях, в том числе о самостоятельной подготовке отдельных специалистов, руководителем занятий делается запись в журнале профучебы.

Профессиональная учеба в диспетчерских сменах службы ОВД организуется и проводится, как правило, руководителем полетов (старшим диспетчером, Главным диспетчером) и включает:

- разборы работы смены;
- изучение приказов, указаний;
- изучение руководящих документов по безопасности полетов при ОВД и др.

Профессиональная учеба с диспетчерским составом приписных аэропортов организуется и проводится в зависимости от местных условий, отдельно или совместно в ТО.

Качество и эффективность профессиональной учебы оценивается по результатам зачетов и контрольных проверок, практических навыков по ОВД.

Оценка знаний специалистов службы ОВД по теоретическим разделам профессиональной учебы производится:

- при продлении срока действия свидетельства диспетчера;
- при сдаче экзаменов на получение допуска к самостоятельной работе;
- при сдаче экзаменов на повышение в классе;
- на итоговых занятиях по программе профессиональной учебы;
- при проведении инструктажа или разбора работы диспетчерской смены;
- при контрольных и инспекторских проверках работы службы ОВД или отдельных специалистов;
- при подготовке к ВЛП-ОЗП.

Повышение квалификации специалистов службы ОВД

Повышение квалификации специалистов службы ОВД Центра "Узаэронавигация", проводится в целях поддержания и совершенствования их профессиональных знаний и практических навыков, а для командно-руководящего, РП (старших диспетчеров, Главных диспетчеров) и инструкторского состава дополнительно в целях поддержания и совершенствования их знаний и умений в организаторской, методической и воспитательной работе.

Поддержание и повышение квалификации достигается путем:

- учебы на курсах повышения квалификации в УТЦ, имеющих сертификат на проведение таких курсов;
- учебы в высших авиационных учебных заведениях; - переучивания на эксплуатацию другого оборудования;
- изучения новых средств и современных методов обслуживания воздушного движения; -повышения классности специалистов ОВД; -профессиональной и технической учебы в ТО (ГЦ ЕС УИВП);
- прохождения тестового контроля знаний на ПЭВМ и устного опроса с проверкой практической работы на тренажере, каждые 2 года в рамках продления срока действия диспетчерского свидетельства, а в отдельных случаях при нарушениях правил УВД и инциденте допущенном со стороны специалиста органа ОВД.

Повышение квалификации специалистов службы ОВД проводится в соответствии с годовыми планами Центра "Узаэронавигация" и территориальных отделений.

В соответствии с планом ОРП и ОД Центра "Узаэронавигация" ежегодно разрабатываются и утверждаются планы, комплектования курсов повышения квалификации.

Учебный процесс на курсах повышения квалификации организуется и проводится по учебным планам и программам, разрабатываемым учебным Центром, которые согласовываются с Центром "Узаэронавигация" и утверждаются Авиационной администрацией РУ.

Специалисты службы ОВД Центра "Узаэронавигация" (диспетчеры, старшие диспетчеры), проходят курсы повышения квалификации по специальности, один раз в три года. Командно руководящий состав службы ОВД, руководители полётов, диспетчера-инструктора и инструктора тренажерного комплекса проходят курсы повышения квалификации по специальности, один раз в пять лет.

Специалисты службы ОВД окончившие высшие учебные заведения ГА по профилю УВД, освобождаются от очередного КПК специалистов УВД, на

сроки предусмотренные в п. 11.5., но во всех случаях специалист может быть направлен, при необходимости, на КПК по решению начальника ТО (ГЦ).

Специалисты, окончившие курсы повышения квалификации (КПК), получают свидетельство установленного образца.

Планирование повышения квалификации специалистов службы ОВД и контроль за выдерживанием сроков, возлагается на начальников территориальных отделений (ГЦ) Центра "Узаэронавигация".

Допуск к инструкторской работе

В целях совершенствования системы теоретической и практической подготовки, переподготовки, допуска к самостоятельной работе и повышения профессионального уровня специалистов службы ОВД в структурных подразделениях Центра «Узаэронавигация» назначаются инструктора.

Инструктор (штатный и нештатный) назначается приказом директора Центра «Узаэронавигация» по представлению Начальника ТО из наиболее подготовленных, грамотных и имеющих достаточный опыт работы специалистов службы ОВД.

В зависимости от исполняемых обязанностей инструкторы подразделяются на:

- инструкторов тренажера;
- инструкторов отдела движения;
- штатных инструкторов службы ОВД;
- нештатных инструкторов службы ОВД.

Требование к инструктору:

- стаж работы не менее 5- лет (3-года нештатный инструктор);
- опыт работы (особенно по действиям при особых случаях и условиях в полете);
- педагогические и организаторские способности;
- высокий уровень знания руководящих, нормативных документов, а также документов регламентирующих ОВД и умение применить их на практике.

Функции инструктора:

- стажировка специалистов службы ОВД;

- проверка практических навыков и совершенствование их для грамотного принятия решения при различных конфликтных и аварийных ситуациях в процессе УВД;
- анализ радиообмена и работы смены (смен);
- повышение и совершенствование профессиональной подготовки специалистов;
- организация проведения занятий по профессиональной подготовке и методической работе;
- контроль порядка взаимодействия со смежными диспетчерскими пунктами, службами обеспечивающие полеты, органами ВПВО-ВВС.

Первоначальная подготовка инструкторов производится при УТЦ НАК по специальной программы -утвержденной Госавианадзором.

Глава III

Экономическая часть

Введение

Задачей экономического развития нашей Республики является повышение эффективности производства на основе ускорения научно-технического прогресса и экономии всех видов ресурсов.

Ускоренные внедрения достижений научно-технического прогресса в производство и эксплуатацию авиационной техники охватывает специфический круг проблем, среди которых важнейшее значение приобретает выбор наиболее эффективных направлений научно-исследовательских работ, целесообразности проектирования тех или иных моделей новых летательных аппаратов.

При существующих скоростях и высотах невозможно осуществлять полёт без стабильной и достоверной информации о параметрах полёта, режимах работ двигателей и многочисленных бортовых устройств и агрегатов, поэтому роль авиационных приборов и автоматических систем в обеспечении безопасности полётов постоянно возрастает.

Информация, поступающая от бортовых систем и датчиков первичной информации, обрабатывается с помощью электронных бортовых машин, и автоматические устройства выдают команды для выполнения операций по обеспечению всех режимов полёта.

Заработная плата диспетчеров УВД устанавливается

Заработная плата диспетчеров УВД согласно Отраслевого, тарифного соглашения между центральной комитетом профсоюза авиа работников и национальной авиакомпания «Узбекистан хаво йуллари» и Положении по оплате труда авиа работников национальной авиакомпания «Узбекистан хаво йуллари».

Тарифное соглашение является основной для заключения коллективных договоров, трудовых договоров (контрактов) в структурных единицами предприятиях Национальной Авиакомпаний и все предусмотренные им дополнительные права, льготы, гарантии, компенсации, оплата труда и условия труда является минимально обязательными.

Настоящее отраслевое тарифное соглашение заключено между центральным комитетом профсоюзов работников Узбекистана дирекцией Национальной авиакомпании «Узбекистан хаво йуллари» в целях создания системы партнерства в **регулировании труда всех** отношений, установления здоровых и безопасных условий **труда и реализации** социально экономических льгот, гарантий, компенсаций для работников и их защищенности в вопросах занятости и направлено на обеспечение стабильной работы гражданской авиации Республики Узбекистан и удовлетворение потребностей населения и экономики республики в авиационных услугах.

Соглашение устанавливает дополнительные по сравнению законодательством права, льготы гарантии и компенсации, оплату и условия труда все структурные единиц и предприятий Национальной авиакомпании и регулирует обязательства сторон.

Расчет заработной платы Руководителя полетов.

Согласно приложение №1 к Отраслевому тарифному соглашению между центральным комитетом профсоюза авиа работников Дирекцией национальной авиакомпании вводится тарифная сетка коэффициентов, соответствующей разрядам по оплате труда рабочих, специалистов, служащих и руководителей структурных подразделений Национальной авиакомпании. Согласно тарифной сетки должностной оклад работника основной деятельности определяется умножением тарифного коэффициента соответствующего разряда на минимальную заработную плату, установленную в Республике Узбекистан с применением повышающего коэффициента.

Согласно приложений №5 к Отраслевому соглашению дано разряды по оплате труда работников Центра. «Узаэронавигация» Национальной авиакомпании «Узбекистан хаво йуллари» установленный разряд полетов равен на №5 На этом же приложение коэффициент равен на равен на 8,28. Согласно приложение №5 коэффициент руководителя полетов равен 8,28. Таким образом, должностной оклад Руководителя полетов вычисляется по следующим образом (см. таб. №1).

Таблица 1

Долж - ность	Раз ряд	Коэффициент согласно тарифной сетки приложение №1	Повышающий коэффициент	Минимальная зароботная плата установлений в Р. Уз.	Должност- ной оклад
1	2	3	4	5	6
Руково- дитель полетов	15	8,28	1,336	62980	731218

Согласно Положения по оплате труда авиа работников национальной авиакомпаний «Узбекистан хаво йуллари» устанавливается сдельная и повременная оплата труда: руководителям, специалистам и служащим должностные оклады, рабочим должностные оклады, часовые тарифные ставки и сдельные расценки.

По данным Положения доплаты для работников Управления воздушной движения производится по следующим частям:

- работникам, владеющим иностранным языком не ниже 4-го уровня по шкале ИКАО и применяющим их в работе, устанавливаются надбавки к должностному окладу (тарифной ставке в размер 15% от должностного оклада; с учетом выполняемых объемов работ установить следующий класс служб и пунктов ОВД центра «Узаэронавигация»;

I класс

- Ташкентское, Нукусское. Самаркандское территориальное отделение.

ВРЦ - Навои, Термез; Наманган

II класс

Территориальное отделения (диспетчерские пункты с непосредственным ОВД) по всем Республики Узбекистан.

Установлена дополнительная оплата к окладу за интенсивный труд руководителем полетов, старшим диспетчерам и диспетчерам Центра «Узаэронавигация», имеющим действующее свидетельство авиационного диспетчера, из расчета:

- Ташкент, Навои, Термез – 20%;

- Самарканд – 15%

- Нукус – 10%

- Наманган – 5%

Таким образом, итоговая заработная плата Руководителя полетом отображается в табличной форме (табл. №2), следующим образом:

Таблица 2

Должность	Должностной оклад согласно табл. №1	Надбавка за инос. язык, 15%	Дополнительная оплата за , 20%	Зарботная плата (сум) в месяц
1	2	6	4	5
Руководитель полетов	731218	110000	146000	987218

Таким образом, заработная плата Руководителя полетов получается согласно таблица №1 и таблица №2, и согласно отраслевое тарифного соглашения между центральный комитет профсоюза авиа работников и национальной авиакомпанией «Узбекистан хаво йўллари» 987218 сум в месяц.

Расчет заработной платы Руководителя полетов

Таблица 1

Должность	Разряд	Коэффициент согласно тарифной сетки приложение №1	Повышающий коэффициент	Минимальная заработная плата установленных в Р. Уз.	Должностной оклад
1	2	3	4	5	6
Руководитель полетов	15	8,28	1,336	62980	731218

Таблица 2

Должность	Должностной оклад согласно табл. №1	Надбавка за инос. язык, 15%	Дополнительная оплата за , 20%	Зарботная плата (сум) в месяц
1	2	6	4	5
Руководитель полетов	731218	110000	146000	987218

Глава IV

Охрана труда летного и обслуживающего персонала

Охрана труда представляет собой действующую на основании принятых в Республике Узбекистан законодательных и иных нормативных актов систему социально-экономических, организационных, технических, санитарно-гигиенических и лечебно-профилактических мероприятий и средств, направленных на обеспечение безопасности, сохранение здоровья и работоспособности человека в процессе труда.

При решении конкретных задач безопасного и эффективного управления воздушным движением охрана труда, как правило, обращается к эргономики - научной дисциплины, чающей взаимосвязи человека и окружающей рабочей среде с целью рекомендации оптимальных и безопасных условий труда.

Работа по охране труда летного и обслуживающего персонала при выполнении полетов проводится в соответствии с Положением об организации работы по охране труда в гражданской авиации.

Ответственность за общее состояние охраны труда летного и обслуживающего персонала при выполнении полетов несут руководители авиапредприятий, летных подразделений и организаций гражданской авиации. Эти руководители в своей деятельности по охране труда руководствуются Трудовым кодексом РУз, законом РУз "Об охране труда", стандартами безопасности труда, нормативными документами (нормами, правилами, техническими рекомендациями) по безопасности труда.

Летный и обслуживающий персонал экипажа обязан соблюдать установленные правила (требования) по охране труда и технике безопасности, технологическую и производственную дисциплину.

Повседневный надзор за соблюдением трудового законодательства, выполнением требований Положения о рабочем времени и времени отдыха

членов экипажей воздушных судов гражданской авиации, требований производственной санитарии и правил техники безопасности осуществляют и несут за это ответственность командиры летных подразделений, руководители организаций гражданской авиации.

Требования безопасности по охране труда для специалистов УВД Ташкентского Центра АС УВД

К работе в качестве специалиста УВД допускаются лица не моложе 19 лет, прошедшие медицинское обследование, вводный инструктаж по охране труда. После этого специалист УВД проходит первичную проверку знаний по охране труда в экзаменационной комиссии ЦУАН. В дальнейшем он проходит периодический инструктаж по охране труда один раз в шесть месяцев с подтверждением этого в журнале учета инструктажей на рабочем месте.

Специалист УВД Ташкентского Центра АС УВД обязан:

- выполнять инструкцию по охране труда, правила внутреннего трудового распорядка Центра « Узаэронавигация »;
- правила пожарной безопасности;
- не допускать на рабочее место лиц не имеющих отношение к выполняемой работе;
- иметь 1 группу по электробезопасности;
- знать и выполнять правила личной гигиены, не курить в помещениях ТЦ АС УВД и не употреблять до и до время работы, по которой прошел обучение;
- выполнять требования знаков безопасности;
- уметь пользоваться средствами пожаротушения.

Специалист УВД Ташкентского Центра АС УВД, допустивший нарушения требований инструкции по охране труда, привлекается к

дисциплинарной ответственности согласно правилам внутреннего трудового распорядка ЦУАН, а если эти нарушения связаны с причинением материального ущерба предприятию, несет и материальную ответственность в установленном порядке.

Требования безопасности перед началом работы.

Подготовить рабочее место.

В процессе предсменного инструктажа специалист УВД получает информацию о готовности к работе электро, радио и светотехнических средств от специалистов КРТОП, ЭСТОП и специалистов УВД, сдающих дежурство и принятых мерах по устранению неисправностей, выявленных предшествующей сменой.

Специалист УВД проверяет исправность оборудования.

Требования безопасности во время работы.

При работе с радиотехническим оборудованием выполнять только те операции, которые предусмотрены инструкцией по его эксплуатации для специалистов УВД Ташкентского Центра АС УВД.

Запрещается вскрывать пульта, люки, телефонные аппараты, разъемы и электрические розетки, ремонтировать радио и электрооборудование, как специальных, так и бытовых приборов.

В случае появления недостатков в работе радиотехнических средств немедленно доложить сменному инженеру РТО Ташкентского Центра АС УВД.

Передвижение по территории аэродрома должно быть, как правило, на автомашине ППРП. В случаях передвижения пешком, передвижение производится согласно маркировки аэродрома, с соблюдением мер предосторожности и постоянной осмотрительности.

Не перебегать рулежные дорожки перед рулящими самолетами и не находится у самолетов с работающими двигателями, впереди – ближе 50 метров, сзади – ближе 100 метров, а также в плоскости вращающихся винтов.

Не находится в секторах, не указанных в пропуске работника.

Не принимать пищу на рабочих местах, не размещать на пультах УВД и другом технологическом оборудовании и в непосредственной близости от них построение предметы.

Не выполнять функциональные обязанности работников других служб.

Требование безопасности в аварийных ситуациях.

При возникновении электрических замыканий, приведших к возгоранию электропроводки или оборудования немедленно доложить РП, сменному инженеру РТО.

При ухудшении самочувствия во время дежурства необходимо немедленно доложить РП и потребовать замену, а РП организывает подмену и немедленно вызывает дежурного врача по тел. 34-52, 140-28-95.

При возникновении пожара вызывать команду АСС (по местному телефону: 69-81, 60-03, 60-11, 10-25 или ПГС) и принять меры по ликвидации очага пожара.

Требования безопасности по окончании работы.

Привести в порядок рабочее место.

При имеющихся недостатках в работе оборудования, специалист УВД должен оповестить об этом РП и диспетчера заступающей смены.

Требования безопасности по охране труда для работников служб ТО ТЦ АС УВД Центра «Узаэронавигация», выполняющих работы на персональных компьютерах и оргтехнике (ПК и ОТ)

К работе на персональном компьютере (ПК) и организационной технике (ОТ) допускается лица, достигшие 18-летнего возраста.

Работник проходит предварительный медицинский осмотр и не имеющий противопоказаний. Далее работник проходит вводный инструктаж по охране труда и первичный инструктаж по охране труда на рабочем месте.

В процессе работы работник проходит периодические инструктажи по охране труда 1 раз в 6 месяцев. Все виды инструктажей по охране труда оформляются в журналах регистрации инструктажей и подтверждаются подписями работника.

Периодический медицинский осмотр проводится 1 раз в год с обязательным участием терапевта, невропатолога и окулиста.

Работник должен иметь по электробезопасности 1 квалификационную группу. Режим труда и отдыха определяются в Правилах внутреннего трудового распорядка работников Центра «Узаэронавигация».

Факторами опасности являются:

Напряжение электромагнитных полей.

Напряжение зрительного анализатора и функции внимания.

Вынужденная рабочая поза, монотония.

Не допускаются к работе с компьютерной техникой женщины с момента установления беременности и в период кормления грудью.

При работе на ПК и ОТ работник обязан:

- выполнять инструкцию по охране труда, правила внутреннего трудового распорядка работников, Центра «Узаэронавигация» указания непосредственного руководителя, работников охраны труда и техники безопасности, противопожарной службы;

- знать и соблюдать только ту работу, по которой прошел обучение, инструктаж по охране и допущен руководителем к выполнению работы;

- выполнять требования знаков безопасности;

- сообщить непосредственному руководителю о замеченных неисправностях ПК и ОТ и до принятия соответствующих мер руководителем к работе не приступать;

- уметь оказывать доврачебную помощь пострадавшим работникам, пользоваться средствами пожаротушения (огнетушителем,

внутренним пожарным краном и др.), при возникновении пожара вызвать пожарную команду 01, 16-54, 60-65, 140-28-70) и участвовать в ликвидации пожара.

Работник, допустивший нарушение требований инструкций по охране труда, может быть привлечен к дисциплинарной ответственности согласно Правил внутреннего трудового распорядка работников Центра «Узаэронавигация», а если эти нарушения связаны с причинением имущественного ущерба предприятию, работник несет и материальную ответственность в установленном порядке.

Требования безопасности перед началом работы.

Работник обязан:

- проверить внешним осмотром исправность розеток и шнуров питания.;
- отрегулировать освещенность на рабочем месте, убедиться в отсутствии бликов на экране дисплея;
- протереть салфеткой поверхность экрана от пыли (при выключенном компьютере)
- убедиться в отсутствии дискет в дисководах;
- проверить незагроможденность вентиляционных отверстий в корпусах аппаратуры;
- при выявлении повреждений доложить об этом непосредственному руководителю.

Требования безопасности во время работы.

Работник обязан:

- соблюдать правила эксплуатации ПК и ОТ;
- соблюдать установленный режим труда и отдыха;
- следить за отсутствием бумаги и других горючих материалов на работающем оборудовании.

Работнику запрещается;

- приступать к работе мокрыми руками;
- открывать защитный корпус системного блока;
- самостоятельно производить замену предохранителей;
- оставлять включенным ПК и ОТ при аварийном отключении электроэнергии;
- работать на неисправных ПК и ОТ (при появлении дыма, запаха, гари, искрения, ощущении электрического тока при прикосновении к металлическим корпусам аппаратуры и т.п.);
- касаться одновременно экрана монитора и клавиатуры;
- прикасаться к задней панели системного блока при включенном питании;
- класть и ставить на комплектующую аппаратуру, входящую в состав ПК и ОТ построение предметы: скрепки, ножницы, чашки, пиалы и т.п.;
- чистить ПК и ОТ, находящиеся под напряжением;
- самостоятельно устранять появившиеся неисправности.

О появившихся неисправностях доложить непосредственному начальнику.

Продолжительность непрерывной работы на ПК и ОТ без регламентированных перерывов не должна превышать 2-х часов. Регламентированные перерывы устанавливаются продолжительностью 15 минут. Общая суммарная продолжительность рабочего времени на ПК и ОТ не должна превышать 4 часов.

Регламентированные перерывы необходимо использовать для выполнения комплекса физических упражнений (Приложение 1,2,3). Выбор упражнений и их время осуществляется работником индивидуально, в зависимости от ощущения усталости.

В случае плохого самочувствия работник должен прекратить работу, поставить в известность непосредственного начальника или лиц,

работающих рядом и обратиться за помощью к врачу, в здравпункт по телефону: 140-27-57; 44-68 (Дирекция ЦУАН) или по телефону: 140-28-91, 6481 (регистратура МСЧ а/п «Ташкент»).

Требования безопасности в аварийных ситуациях.

При замеченных неисправностях или возгорании в ПК и ОТ при выполнении работ, работник обязан:

- прекратить работы;
- немедленно отключить электропитание ПК и ОТ;
- предупредить работающих рядом об опасности;
- использовать первичные средства пожаротушения;
- поставить в известность непосредственного начальника;
- в случае пожара вызвать пожарную команду по телефону: (01, 1654, 6065, 140-28-70) и участвовать в тушении пожара.

При несчастном случае с работниками оказать им доврачебную помощь., немедленно поставить в известность непосредственного начальника, вызвать машину скорой помощи по телефону: 3963, 3452, 140-28-95 (ЦВЛ) или, 6481, 140-28-91 (регистратура МСЧ а/п»Ташкент».

Требования безопасности по окончании работы.

Работник обязан:

- закрыть все активные задачи;
- убедиться, что в дисководе нет дискет;
- выключить питание ПК и ОТ (в том числе выключить питание всех периферийных устройств);
- привести в порядок рабочее место;
- сообщить непосредственному начальнику о неисправностях, если они имеются.

При разработке инструкции использовались следующие документы:

Санитарные правила и нормы при работы на персональных компьютерных видеодисплейных терминалах и оргтехнике (Сан Пи Н № 0224-07).

Положение о разработке инструкций по охране труда, зарегистрированное Министерством юстиции Республики Узбекистан. №870 05.01.2000г.

Приложение №1,2,3.

Приложение №1

Физкультминутка общего воздействия

1. Исходное положение-стойка ноги врозь. 1-рука назад, 2-3 руки в стороны и вверх, встать на носки, 4-расслабляя плечевой пояс, руки вниз с небольшим наклоном вперед. Повторит 4-6 раз. Темп медленный .

2. Исходное положение-стойка ноги врозь, руки согнуты вперед, кисти в кулак. 1-е поворотом туловища налево «удар» правой рукой вперед. 2-исходное положение, 3-4-то же в другую сторону. Повторит 6-8 раз. Дыхание не задерживать.

3. Исходное положение-стойка ноги врозь, руки вперед. 1-поворот туловища направо, мах левой рукой вправо, правой назад за спину. 2-исходное положение, 3-4-то же в другую сторону. Упражнения выполняются размашисто, динамично.

Повторить 6-8 раз. Темп быстрый.

Приложение №2

Комплексы упражнений для глаз.

1. Закрывать глаза, сильно напрягая глазные мышцы, на счет 1-4, затем закрыть глаза, расслабив мышцы глаз, посмотреть на счет 1-6 вдаль.

Повторить 4-5 раз.

2. Посмотреть на переносицу и задержать взор на счет 1-4. До усталости глаз не доводить. Затем открыть глаза, посмотреть вдаль на счет 1-6. Повторить 4-5 раз.

3. Перевести взгляд быстро по диагонали направо вверх –налево вниз, затем прямо вдаль на счет 1-6. Затем на лево вверх – направо вниз, и посмотреть вдоль на счет 1-6. Повторить 4-5 раз.

4. Закрыть глаза, не напрягая глазные мышцы, на счет 1-4, широко раскрыть глаза и посмотреть вдаль на счет 1-6. Повторить 4-5 раз.

5. Зафиксировать взгляд на предмете удаленном на расстоянии до 30 см на счет 1-4, затем перевести взгляд на счет 1-7. Повторить 4-5 раз.

Приложение №3

Физкультминутка для улучшения мозгового кровообращения.

1. Исходные положение – сидя на стуле 1-2 отвести голову назад и плавно наклонить назад, 3-4 голову наклонить вперед, плечи не поднимать.

Повторить 4-6 раз.

Темп медленный.

2. Исходные положение – сидя на стуле, руки в стороны, ладони вперед, пальцы разведены. 1- обхватив себя за плечи руками возможно крепче и дальше наклониться направо. 2 – то же налево.

Повторить 4-6 раз.

Темп быстрый.

3. Исходные положение – сидя на стуле, руки на поясе. 1-2 круг правой рукой назад с поворотом туловища и голова на право. 3-4 то же левой рукой.

Повторить 4-6 раз.

Темп медленный.

4. Исходные положение – сидя на стуле, руки на поясе. 1- повернуть голову направо.

2 – то же на лево. Повторить 6-8 раз.

Темп медленный.

Выполнить 2 варианта из 4 в любых сочетаниях.

Требования безопасности к летному и обслуживающему персоналу

Члены экипажа воздушного судна и обслуживающий персонал независимо от опыта и стажа работы должны своевременно и в полном объеме проходить все виды инструктажа по охране труда с оформлением в специальном журнале. Лица не прошедшие инструктаж к работе не допускаются.

Летный и обслуживающий персонал проходит следующие инструктажи по охране труда:

- вводный - при поступлении на работу (проводит служба охраны труда);
- первичный - на рабочем месте;
- повторный - проводится не реже одного раза в три месяца;
- внеплановый - проводится индивидуально специалисту или полностью с экипажем воздушного судна и обслуживающим персоналом в случае нарушения требований по охране труда в рейсе (полете), при выполнении авиационных работ, мпри перерывах в работе более 30 календарных дней, а также при очередной проверке на допуск к видам авиационных работ.

Первичный на рабочем месте, повторный, внеплановые инструктажи проводит соответствующий инструктор по специальности, командир авиаэскадрильи, старший инженер летного отряда (службы). Все лица,

проводящие инструктаж сами должны проходить в авиапредприятии ежегодную проверку знаний по охране труда.

Авиационный персонал пользуется спецодеждой, спец обувью и другими средствами индивидуальной защиты от воздействия вредных и опасных производственных факторов в соответствии с действующими нормами.

Члены экипажа должны уметь оказывать первую (доврачебную) медицинскую помощь, пользоваться бортовой медицинской аптечкой.

Ответственность за нарушение правил техники безопасности и требований охраны труда при обеспечении и выполнении полетов

По каждому нарушению правил техники безопасности должно быть проведено расследование с выявлением причин и виновных лиц, допустивших эти нарушения.

Авиационный персонал и специалисты заказчика, допустившие нарушение настоящих требований по охране труда, привлекаются к ответственности в соответствии с действующим законодательством РУз. ,

Если нарушения правил охраны труда связаны с причинением имущественного ущерба предприятию, эти лица несут и материальную ответственность в установленном законом порядке.

Порядок расследования и учета несчастных случаев при выполнении авиационных работ устанавливается в соответствии с действующим Положением о расследовании и учете несчастных случаев и иных повреждений здоровья работников на производстве.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Профессиональная подготовка специалистов службы по обслуживанию воздушного движения, мероприятия по поддержанию уровня профессиональной подготовки специалистов ОВД и профессиональных знаний, навыков и умения, владение которыми необходимо специалистам службы ОВД для выполнения функциональных обязанностей возлагаются в учебных заведениях на руководителей учебных заведений, в территориальных отделениях.

1. На загруженных диспетчерских пунктах должны организоваться одновременная работа за одним пультом двух диспетчеров (радиолокационного и процедурного контроля), а при необходимости и оператора.
2. Одновременная работа за одним пультом двух диспетчеров вводится при:
 - а) интенсивности воздушного движения или количестве одновременно находящихся на управлении воздушных судов превышающих предельно допустимые значения нормативов пропускной способности зон (районов) ОВД;
 - б) наличии факторов, усложняющих процесс ОВД (наличие аэродромов государственной авиации, пересечение и схождение ВТ, маршрутов полетов государственной авиации, ограничений по ИВП и т.д.).
3. Перевод диспетчерских пунктов на одновременную работу двух диспетчеров должны устанавливаться круглосуточно или по мере необходимости.
4. Одновременная работа двух диспетчеров за одним пультом организуется с обязательным разделением их функциональных обязанностей в соответствии с технологией работы.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Положение о профессиональной подготовке специалистов службы ОВД Центра «УЗАЭРОНАВИГАЦИЯ».
2. Правила полетов в гражданской и экспериментальной авиации РУз. (АП – РУз. 91)
3. Правила и фразеология радиообмена при выполнении полетов и управлении воздушным движением в ГА РУз. (ПФР ГА - 95)
4. Руководство по обслуживанию воздушного движения в ГА РУз (РОВД ГА-96).
5. АП – РУз. 71
6. ПИВП
7. Технологии работы диспетчеров управления воздушным движением. М.: Воздушный транспорт.
8. - Типовое положение о разработке инструкций по охране труда, утвержденное Министерством юстиции РУз.
9. - Положение о разработке инструкций по охране труда НАК «Узбекистан хаво йуллари».
10. Definition of operational case studies: Eurocontrol ADS Programme. – Brussels. 2000
11. Газета ВЕЧЕРНЫЙ ТАШКЕНТ. №14 (12. 075) 20.12.2012г.
12. Автоматический зависимое наблюдение – радиовещательное на базе УКВ линии передачи данных режима 4: Информ. док., Версия 2.0, М.,1998. - 11с.
13. ЕС решили судьбу Галилео // Воздушный Флот. 2002. № 11(33).
14. Оценка эффективности внедрения RNP на этапах захода на посадку и вылета: Отчёта о НИР “Разработка методов повышения эффективности полётов по DGNSS на базе RNP для зона аэродрома ”. – М., 1996.

15. Руководство по применению линий передачи данных в целях обслуживания воздушного движения: Doc/ 9694 – AN /995/ - Монреаль, 1990. 10с.
16. Правила аэронавигационного обслуживания ДООС 4444
17. Обслуживание воздушного движения.10-изд.,Монреаль,ИКАО,1994 г.
18. Липин А. В., Попов К. С. Выполнение международных полётов. Правила и производство полётов.
19. Правила полётов в гражданской и экспериментальной авиации Республики Узбекистан.
20. . Eurocontrol ADS Workshop. – Spain. 8-10 November 1995. 5p.
21. Investment and training needs among key challenges facing developing countries. by Dr. Assad Kotaite // ICAO Journal. Vol 48, №2.
22. NVP application: A-SMGCS Paris Charles de Gaulle / SOF NUP WP2 - 04 - 0.2. – Paris, 2000. 8p.
23. RTCA / DO 217 Minimum Aviation System Performance Standards DGNSS Instrument Approach System: Special Category I (SCAT-I) RTCA, April 1995 with Change II of November 15, 1996.
24. www.uzairways.com
25. . www.aviatour.uz