

**Министерство Высшего и Среднего Специального образования
Республики Узбекистан**

Ташкентский Государственный Авиационный институт

Факультет Гражданской Авиации

Кафедра: «Управление Воздушным Движением»

Конспект лекций
проф. Арипджанова М.К., Шадиева К.И.

по курсу:
«Организация работы службы УВД»

для направления образования:
В 5840100 «Управление Воздушным Движением»

Ташкент 2004 год

М.К. Арипджанов, «Организация УВД»
Ташкент, ТГАИ, 2004 год

Конспект лекций включает в себя понятие организации УВД, требования ИКАО по организации УВД, схемы движения ВС в районах аэродрома, стандартные траектории движения ВС, и организацию полётов в зоне ожидания.

Конспект лекций обсуждён и одобрен на заседании кафедры УВД
« ____ » _____ 2004 г. протокол № ____ и рекомендован к размножению

утверждён на заседании метод совета ФГА
« ____ » _____ 2004 г. протокол № ____

Председатель:

Рецензент:

Курс: «Организация работы службы УВД»

Лекция №1

Назначение и задачи службы УВД

Служба УВД является одной из основных служб гражданской авиации и предназначена для управления движением воздушных судов в районах аэродромов (аэроузлов), на воздушных трассах, местных воздушных линиях, в районах авиационных работ с обеспечением безопасности и регулярности полетов.

Главными задачами службы УВД являются:

- организация, планирование и обеспечение движения ВС на воздушных трассах СНГ, международных воздушных линиях (МВЛ) и в районах аэродромов;

- непосредственное регулирование движением ВС – от запуска двигателей в аэропорту до выключения двигателей после заруливания на стоянку в аэропорту посадки;

- принятие мер по предотвращению столкновений ВС на земле и в полёте;

- обеспечение безопасных интервалов между ВС при полёте по и ОПВП;

ППП

- принятие своевременных мер по оказанию помощи экипажам ВС, терпящих бедствие, а так же в особых случаях в полёте,

- доведение до ниже стоящих органов УВД и экипажей ВС режимов полетов, ограничений и запретов в полётах, и контроль за их соблюдением.

Выполнение главных задач, поставленных перед службой УВД, обеспечиваются проведением следующих основных мероприятий:

- постоянная, целенаправленная организаторская, методическая и воспитательная работа с личным составом УВД;

- высокая профессиональная подготовка специалистов УВД, постоянное совершенствование их знаний и умений;

- создание нормальных производственных и бытовых условий для работников УВД;

- регулярное проведение анализов работы УВД, изучение причин лётных происшествий и предпосылок к ним.

Контрольные вопросы:

1. Назначение службы УВД?

2. Перечислите главные задачи, ставящиеся перед службой УВД?

3. Перечислите мероприятия от проведения, которых зависит выполнение главных задач службы УВД?

Лекция №2 Структура службы УВД

Под организационной структурой службы УВД необходимо понимать наличие необходимых органов службы движения, их взаимодействие и подчиненность в системе УВД.

Для решения главных задач службы УВД создаются следующие органы службы движения:

1. *в Министерстве гражданской авиации:*

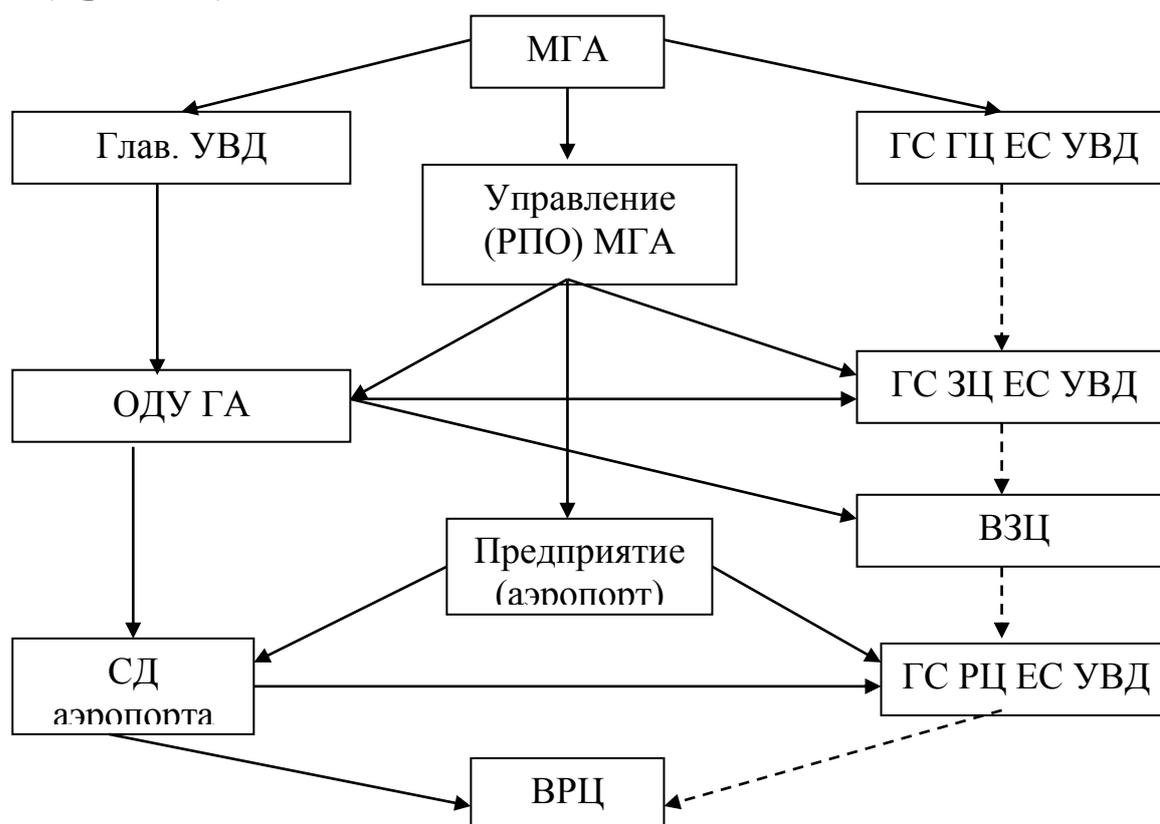
- Главное управление воздушным движением (Глав. УВД);
- гражданский сектор Главного центра Единой системы УВД (ГС ГЦ ЕС УВД);

2. *в Управлении (РПО) гражданской авиации:*

- отдел движения Управления (РПО) ГА;
- гражданский сектор Зонального центра единой системы УВД (ГС ЗЦ ЕС УВД);

3. *на предприятиях (в аэропортах) ГА:*

- служба движения предприятия (аэропорта) ГА;
- гражданский сектор районного центра Единой системы УВД (ГС РЦ ЕС УВД) (рис. 1; 2).



_____ непосредственное подчинение;

- - - - - оперативное подчинение.

Рис. 1. Схема организационная структура службы УВД

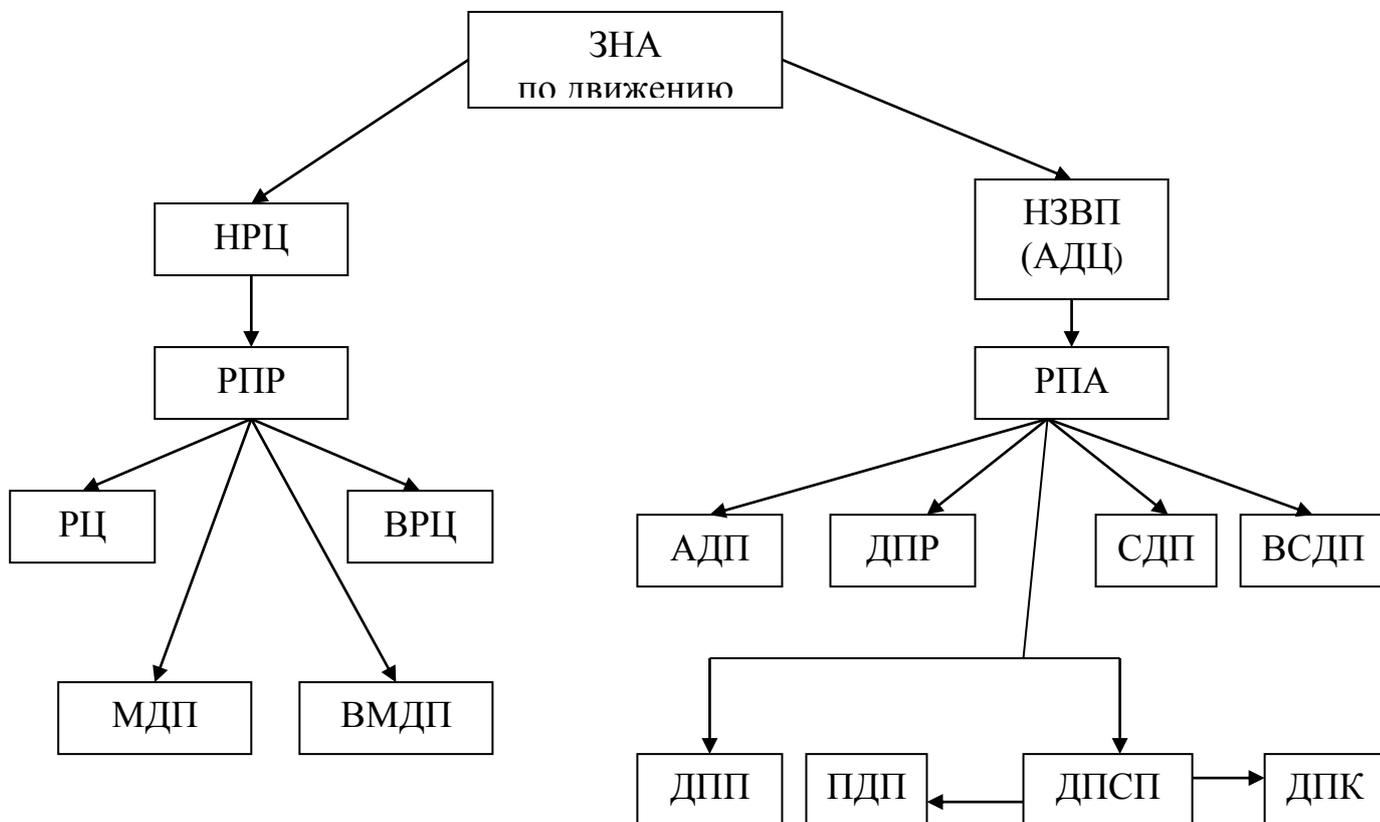
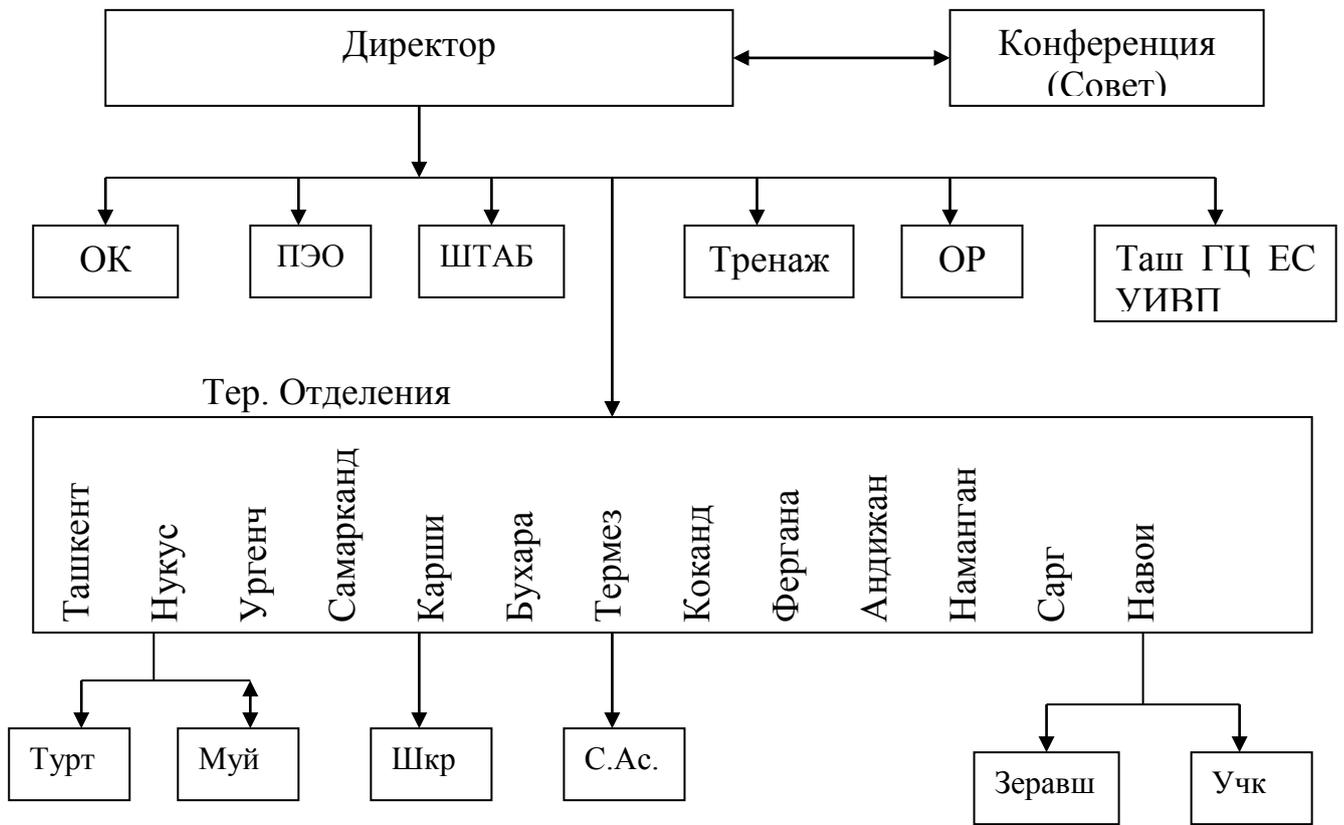


Рис.2. Схема организационной структуры службы движения аэропорта.

В службы движения аэропорта входит:

- ЗНА – заместитель начальника аэропорта по движению;
- НРЦ – начальник районного центра ЕС УВД;
- РПР – руководитель полетов района;
- РЦ – районный центр ЕС УВД;
- МДП – местный диспетчерский пункт;
- ВМДП – вспомогательный местный диспетчерский пункт;
- НЗВП – начальник зоны взлета и посадки;
- АДЦ – аэродромный диспетчерский центр;
- РПА – руководитель полетов аэродрома;
- АДП – аэродромный диспетчерский пункт;
- ДПР – диспетчерский пункт руления;
- СДП – стартовый диспетчерский пункт;
- ВСДП – вспомогательный стартовый пункт;
- ДПСП – диспетчерский пункт системы посадки;
- ПДП – посадочный диспетчерский пункт;
- ДПК – диспетчерский пункт круга.

Структурная схема Центра «Узаэронавигация»



ОК – подготовка, переподготовка и распределение кадров;

ПЭО – планирование финансовой деятельности, взаиморасчеты с другими организациями и авиакомпаниями;

ШТАБ – подготовка и обработка приказов и документации, доведение до структурных подразделений, контроль плановой работы;

ТРЕНАЖ – обучение и тренировка диспетчерского состава;

ОР – разработка нормативных актов по ОВД, истребование то, контроль профессиональной и теоретической подготовки летного состава;

ГЦ ЕС УИВП – планирование, координирование и контроль использования ВП РУ;

ТО – осуществление ОВД в своей зоне ответственности.

Структурная схема ГЦ ЕС УИВП

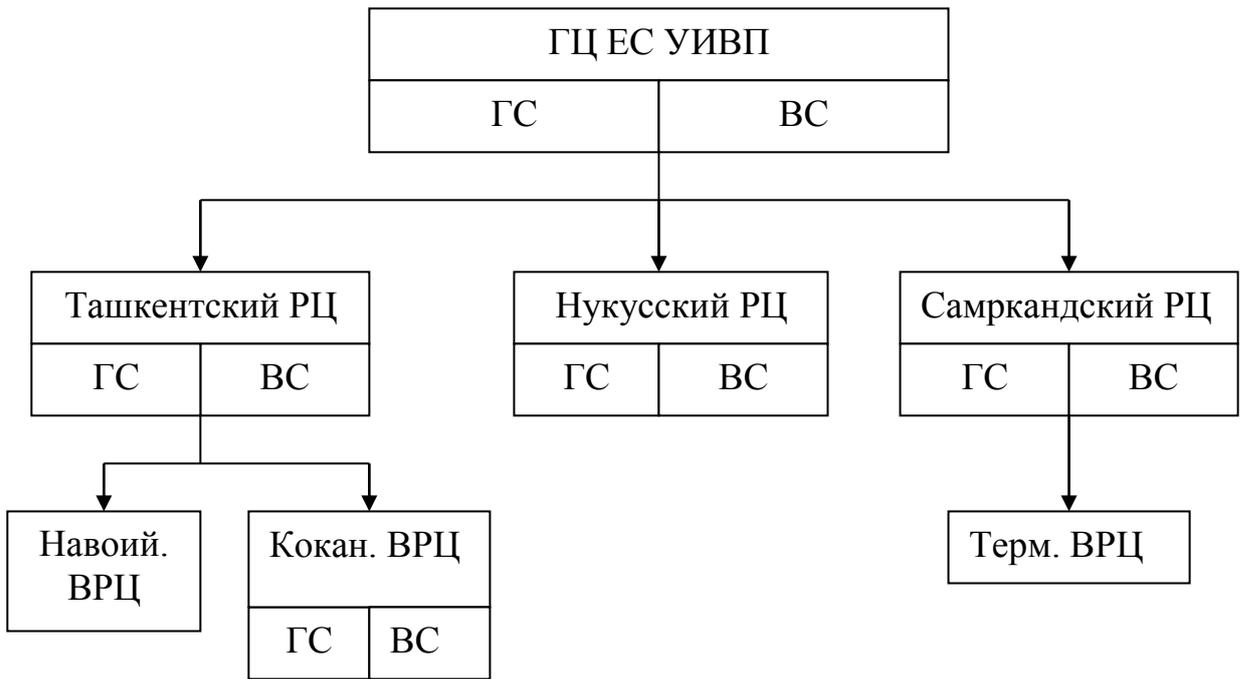
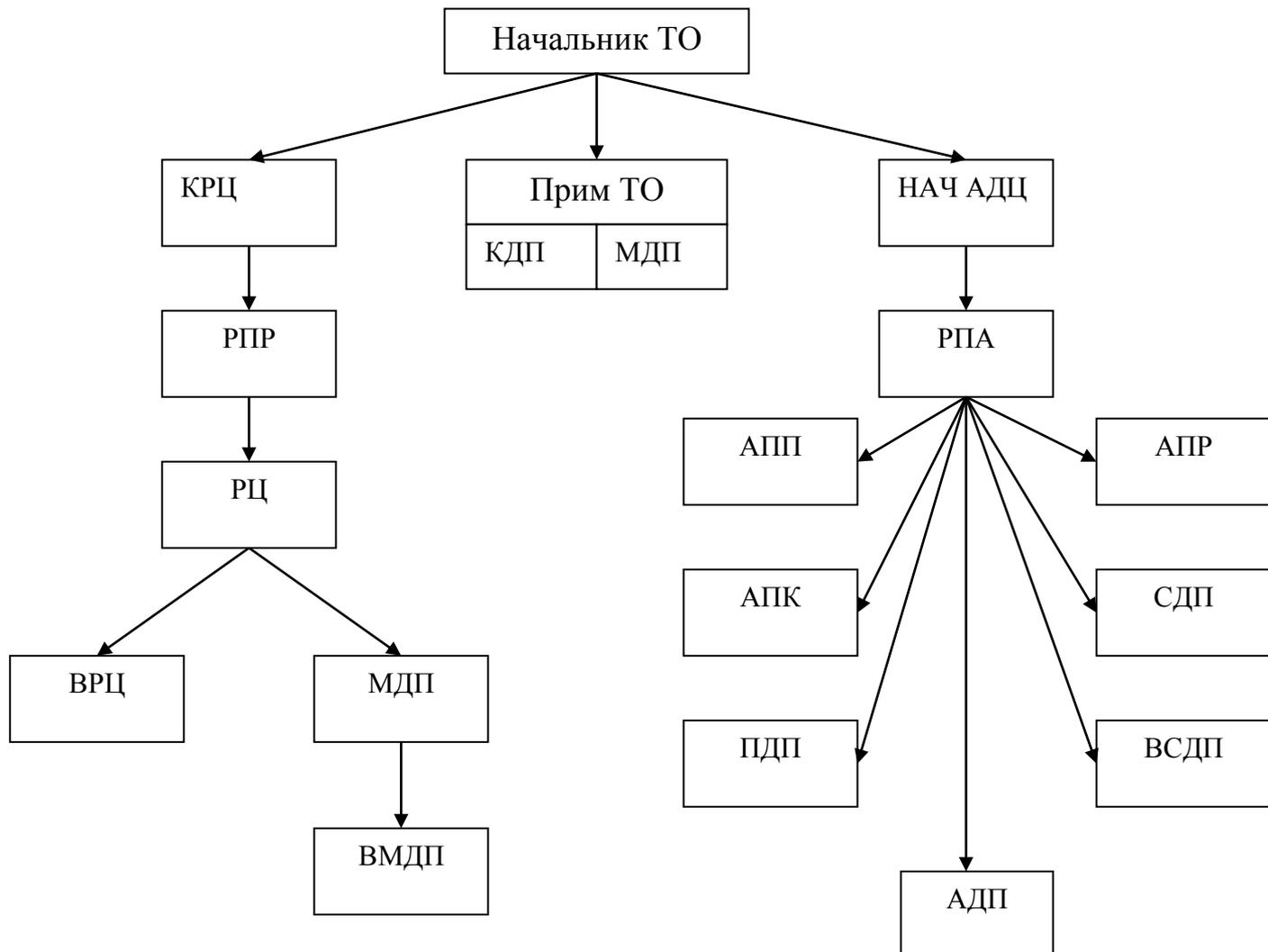


Схема организационной структуры ТО



Контрольные вопросы:

1. Какие органы службы движения создаются для решения главных задач службы УВД?
2. Рассказать структурную схему гражданского сектора районного центра Единой системы УВД?
3. Рассказать структурную схему Центра «Узаэронавигация» и его подразделений?

Лекция №3

Требования, предъявляемые к специалистам службы УВД

К должностным лицам (специалистам) службы УВД относятся:

- начальник отдела движения Управления ГА (ОДУГА), его заместитель и инспекторы;
- начальник гражданского сектора Главного центра Единой системы УВД (ГС ГЦ ЕС УВД);
- начальник гражданского сектора зонального центра Единой системы УВД (ГС ЗЦ ЕС УВД) и его заместители;
- начальник гражданского сектора районного центра Единой системы УВД (ГС РЦ ЕС УВД) и его заместители;
- заместитель командира авиапредприятия по движению;
- заместитель начальника аэропорта по движению (ЗНА);
- руководитель полетов района (РПР);
- руководитель полетов аэродрома (РПА);
- начальник диспетчерского пункта (АДЦ РЦ, ГДПП, АС УВД);
- старший диспетчер диспетчерского пункта (ГДПП, РЦ, АДП, АС УВД);
- старший диспетчер по приписным аэродромам ОАО;
- диспетчер службы УВД.

Права и обязанности должностных лиц службы УВД определяются документами по летной работе и УВД, а так же должностными инструкциями.

К специалистам службы УВД предъявляются следующие требования:

- состояние в гражданстве Республики Узбекистан;
- возраст не менее 18 лет;
- общее среднее, средне специальное и высшее образование – в зависимости от занимаемой должности;
- специальная подготовка, отвечающая требованиям положения о профессиональной подготовке специалистов службы УВД;
- соответствие состояния здоровья требованиям, предъявляемым к специалисту;
- психофизиологические качества, необходимые для работника службы движения;
- дисциплинированность.

Примечание:

1. Запрещается принимать в службу УВД лиц, снятых с летной работы за недисциплинированность или за злоупотребление спиртными напитками.

2. К управлению воздушным движением допускаются только лица диспетчерского состава службы УВД, имеющие соответствующее свидетельство диспетчера службы УВД и допуск к УВД на конкретное рабочее место диспетчера в конкретном аэропорту, центре АС УВД.

3. К исполнению обязанностей диспетчеров ГЦ, ЗЦ, ВЗЦ ЕС УВД допускаются лица, прошедшие специальную подготовку и имеющие свидетельство диспетчера службы УВД.

Контрольные вопросы:

1. Перечислить кто относится к специалистам службы УВД?
2. Какие требования предъявляются к специалистам службы УВД?

Лекция №4

Порядок допуска специалистов УВД к самостоятельной работе

Перед допуском к самостоятельной работе специалисты службы УВД проходят стажировку в данном аэропорту.

К стажировке в должности диспетчера допускаются специалисты службы УВД, окончившие учебные заведения по подготовке диспетчеров УВД. Для проведения стажировки за каждым обучаемым закрепляется диспетчер-инструктор. Закрепление инструктора за стажером оформляется приказом, в котором указывается рабочее место и сроки стажировки.

В ходе стажировки диспетчер, кроме работы на основном рабочем месте, обязан ознакомиться с работой диспетчеров смежных диспетчерских пунктов.

Стажировка и ознакомление проводятся по специальным программам в следующем объеме:

В аэропортах, не оборудованных АС УВД

Должность	Время стажировка		Ознакомление	
	На рабочем месте, ч	На тренажере, ч	Время, ч	ДП
Диспетчер АДП (АДП МВЛ)	200	10	70	ДПР, штурманская
Диспетчер ДПР	90	10	40	АДП, СДП
Диспетчер СДП (СДП МВЛ)	200	10	70	ДПР, ПДП ДПК
Диспетчер ДПП (ГДПП)	310 (410)	40	70	ПДП, ДПК, СДП, ДПР, РЦ
Диспетчер ДПК (ГДПП)	310 (410)	40	70	ДПП, ПДП
Диспетчер РЦ, ВРЦ	310 (410)	40	100	Смежные пункты
Диспетчер МДП (ВМДЦ), КДД МВЛ, СДП МВЛ	220	20	40	-\ -\ -\ -\ -\ -\ -\ -\

Ст. диспетчер	490	20	100	Аэродромные пункт, РЦ, ЗЦ, ВЗЦ
Диспетчер ПДП	310	40	70	ДПК, СДП
Диспетчер ГЦ, ЗЦ	170	10	70	С другими центрами

Примечание:

1. В скобках указано время предназначенное для стажировки выпускников учебных заведений, которые не прошли технологическую подготовку в центрах АС УВД и курсов подготовки специалистов УВД, направленных на работу в аэропорты, оборудованные АС УВД.

2. При необходимости продолжительность стажировки может быть увеличена в двое выше указанной нормы, после чего принимается решение о пригодности диспетчера к работе на данном рабочем месте.

После окончания стажировки проводится теоретическая и практическая проверка готовности диспетчера-стажера к самостоятельной работе на данном рабочем месте.

По результатам проверки составляется акт и представление на допуск к самостоятельной работе. Проверку теоретических и практических знаний и умений проводит местная квалификационная комиссия (МКК). На основании материалов МКК издается приказ о допуске к самостоятельной работе:

начальника Управления ГА – при первоначальном допуске к самостоятельной работе;

командира объединенного авиаотряда – при последующем допуске на других рабочих местах.

После получения приказа о допуске к самостоятельной работе в свидетельстве диспетчера ставится штамп, записывается должность и диспетчерский пункт, на котором диспетчер допущен к самостоятельной работе. Кроме того, в книжке диспетчера так же указывается рабочее место сектор, к работе, на которую оформлен допуск.

Контрольные вопросы:

1. По каким программам проходят стажировку и ознакомление специалисты службы движения?
2. Функции местной квалификационной комиссии?

Лекция №5

Квалификация специалистов службы движения (диспетчеров УВД)

Специалисты службы движения ГА, кроме диспетчеров-информаторов МВЛ, подготовленных для работы вне классифицированных аэропортов, подлежат классификации. Квалификация специалиста определяется соответствующим классом. Классы специалистам присваиваются с целью:

- последовательного и систематического повышения квалификации и профессионального уровня специалиста;

- правильного отбора и расстановки кадров службы движения в соответствии с их квалификацией;

- правильного применения системы заработной платы в зависимости от квалификации, знаний и опыта специалиста.

Диспетчерам УВД в зависимости от уровня теоретической подготовки, практических навыков и опыта работы не может быть присвоен 3-й, 2-й, 1-й класс. Высшим является 1-й класс.

Специалистам, прошедшим квалификацию, выдаются свидетельства установленного образца, а для некоторых категорий специалистов – и нагрудный знак классности.

Квалификацию специалистов СД ГА поводят квалификационные комиссии:

Местная квалификационная комиссия (МКК), которая создаётся при управлениях (РПО), объединённых авиаотрядах (ОАО), учебных заведениях и других ведомствах и учреждениях. Присваивают диспетчерам 3-й, 2-й классы.

Высшая квалификационная комиссия (ВКК) МГА. В её состав входят:

Группы ВКК при Центре ГА СЭВ, УТЦ СКУГА, УТЦ при ЦУМВС.

Присваивает диспетчерам службы движения 1-й класс.

Порядок квалификации диспетчеров СД ГА

Класс квалификации присваивается следующим специалистам СД:

- диспетчерам;
- диспетчерам-инструкторам;
- старшим диспетчерам;
- руководителям полетов;
- руководящему составу диспетчерских пунктов;
- руководящему инспекционному и инструкторскому составу служб движения аппарата МГА, управлений, ПО, учреждений, предприятий ГА.

Кандидат на присвоение класса квалификации диспетчера СД должен отвечать следующим требованиям:

- иметь среднее специальное образование и пройти специальную подготовку по программам, утвержденным МГА;

- знать дисциплины:

1. наставление по производству полётов в ГА Узбекистана;
2. предотвращение авиационных происшествий в ГА;
3. технологию работы диспетчера, правила и фразеологию радиообмена;
4. УВД;
5. самолётовождение;
6. авиационную метеорологию;
7. основные летно-технические характеристики ВС;
8. радиотехнические средства УВД и навигации;
9. основы аэродинамики;

- уметь управлять воздушным движением в соответствии с технологией работы, правилами и фразеологией радиообмена при выполнении полётов и управлении воздушным движением, правильно и своевременно действовать в различных ситуациях воздушной и метеорологической обстановки; грамотно использовать радиотехнические средства УВД средства связи в процессе работы; четко взаимодействовать со смежными диспетчерскими пунктами, службами и органами, обеспечивающими и контролирующими полёты ВС; своевременно оказывать помощь ВС, терпящим бедствие, на аэродроме и в районе ответственности.

Третий класс диспетчера СД присваивается:

- выпускникам учебных заведений ГА, сдавшим экзамены по теоретическим дисциплинам и технологической практике;
- лицам, принятым в службу движения из числа авиационных специалистов, прошедшим подготовку на курсах диспетчеров при учебных заведениях, УТЦ, стажировку на пунктах УВД и получивших допуск к самостоятельному УВД.

Кандидаты, представляемые к присвоению 3-го класса диспетчеров из числа авиаспециалистов, принятых в СД, должен отвечать требованиям, указанным выше, иметь положительную аттестацию, обладать хорошими практическими навыками по УВД с соответствующего ДП, сдать экзамены по специальным дисциплинам пп.5,6,9 на оценки не ниже «четыре», по остальным дисциплинам не ниже «три».

2-й класс диспетчера СД присваивается специалистам УВД, имеющим 1-ю категорию профессионально важных качеств:

- диспетчерам, диспетчерам-инструкторам и старшим диспетчерам АС УВД;

- диспетчерам, диспетчерам-инструкторам и старшим диспетчерам ЗЦ и РЦ ЕС УВД, не осуществляющим непосредственного УВД с использованием РЛС;

- диспетчерам, диспетчерам-инструкторам и старшим диспетчерам диспетчерских пунктов УВД, не указанным выше;

- начальникам смен гражданских секторов центров ЕС УВД, руководителям полетов, начальникам диспетчерских пунктов, имеющих допуск к самостоятельным УВД с двух и более диспетчерских пунктов (направлений);

- руководящему и инструкторскому составу аппарата МГА, СД предприятий, управлений, ПО, учреждений МГА при наличии у них допуска к самостоятельному УВД с одного и более ДП (направлений).

Кандидаты, представленные к присвоению 2-го класса диспетчера СД, должны иметь положительную аттестацию, пройти проверку практических навыков по УВД с соответствующего диспетчерского пункта на оценки «пять» и сдать экзамены по спец дисциплинам пп.1,3,4 на оценку «пять», а по остальным спец дисциплинам – на оценки не ниже «четыре».

При повышении в классе на ВКК сдаются по спец дисциплинам пп.1-6,8, а на МКК – по всем спецдисциплинам.

Контрольные вопросы:

Лекция №6

Проверка практических навыков диспетчеров на рабочих местах

Проверка практических навыков диспетчеров по УВД проводится на рабочих местах и на диспетчерских тренажерах в плановые и внеплановые сроки. Проверка производится непосредственными и вышестоящими начальниками.

Плановые проверки производятся в следующие сроки:

1. диспетчеры 3-го класса – 1 раз в три месяца;
2. диспетчеры 2-го класса – 1 раз в шесть месяцев;
3. диспетчеры 1-го класса – 1 раз в двенадцать месяцев.

Периодичность тренировок на диспетчерских тренажерах устанавливается из расчета:

- диспетчеры 3-го класса – 1 раз в квартал;
- диспетчеры 2-го класса – 1 раз в шесть месяцев;
- диспетчеры 1-го класса – 1 раз в двенадцать месяцев.

Кроме того, тренировки на диспетчерских тренажерах проводятся обязательно:

- перед первоначальным допуском к самостоятельной работе;
- перед допуском к работе на новом рабочем месте и при переводе в другое авиапредприятие;
- при освоении новых радиотехнических и автоматизированных средств УВД;
- при подтверждении квалификации;
- при перерыве в работе на один месяц и более;
- после погашения талона нарушения и его восстановления.

Внеплановые проверки диспетчеров на рабочих местах проводятся в следующих случаях:

- перед допуском к самостоятельной работе, после окончания стажировки;
- при перерыве в работе на один месяц и более;
- при повышении в классе;
- при продлении срока действия свидетельства;
- при переходе к весенне-летнему (осенне-зимнему) периоду работы;
- при допущении диспетчерами предпосылок к лётным происшествиям или нарушениям правил УВД.

Плановые и внеплановые проверки диспетчеров в течении одного часа при наиболее сложной воздушной и метеорологической обстановке, т.е. в часы «пик».

При проверке диспетчер ПДП, обязан завести на посадку не менее трёх ВС по радиолокационной системе посадки (РСП) при погоде, как правило, соответствующей минимум КВС. Диспетчер АДП проверяется в условиях наибольшего количества задержанных ВС в аэропорту.

Результаты любой проверки диспетчера на рабочем месте, по элементам технологии работы, записываются в книжке диспетчера с заключением о готовности диспетчера СД к работе.

Контрольные вопросы:

Лекция №7

Организация труда диспетчеров службы движения ГА (общие положения)

Труд работников гражданской авиации, в том числе и работников службы движения, регулируются общими нормами Трудового законодательства Республики Узбекистан. Продолжительность рабочей недели не должна превышать 36 часов. Если длительность рабочего процесса превышает дневную норму, то работа таких предприятий, служб, может быть организована по графикам. Графики работы диспетчеров СД ГА составляются на месяц таким образом, чтобы не превышалось количественно рабочих часов за отчётный период (месяц) из расчета 7 часов в день с учетом количества рабочих дней в месяц.

В рабочее время диспетчеров СД ГА включаются:

- время прохождения квартальных и годовых медицинских осмотров (ВЛЭК);
- время на проведения инструктажа перед заступлением на дежурство по УВД;
- время, непосредственно связанное с проведением УВД, включая приём и сдачу дежурства по УВД;
- время, установленное для проведения разборов работы после сдачи дежурства по УВД;
- время, предусмотренное на регламентированные перерывы и профессиональную учебу;
- кроме того, РП дополнительно предоставляется 25 минут для подготовки к инструктажу перед заступлением на дежурство по УВД.

Продолжительность работы смены не должна превышать 8ч 30 мин, за исключением ночной смены, которая может быть увеличена до 10ч.

Диспетчерам СД ГА обеспечивается следующий отдых:

- ежедневный (межсменный отдых) согласно графику;
- регламентированные перерывы в период работы смены; перерыв для приёма пищи – 30 мин;
- в районах с жарким климатом после двух часов работы за пультом – 15 мин перерыв;
- в аэропортах с интенсивностью ВД 30-35 ВС в час – перерыв 20 мин независимо от климатических условий;
- ежегодный отпуск и дополнительный отпуск.

Организация работы диспетчерских смен

Работа диспетчеров СД ГА, занятых непосредственным УВД, организуется посменно, согласно графику работы. Графики работы составляются с учетом местных условий и в соответствии с типовыми графиками, утвержденными МГА. Смену диспетчеров возглавляет руководитель полетов (начальник смены СД). Личный состав смены

комплектуется с учетом индивидуальных особенностей и оформляется приказом командира ОАО. Организация работы смены включает в себя следующие этапы:

- инструктаж перед заступлением на дежурство по УВД;
- приём дежурства у сдающей смены и непосредственное УВД;
- сдача дежурства по УВД, разбор работы профессиональная учёба.

Указанные мероприятия по организации работы смены проводятся в установленном графиком время под руководством и контролем РП. Работа дежурной смены должна быть обеспечена соответствующими РТС связи, контроля и УВД, справочными материалами и наглядными пособиями согласно перечню типового оборудования. Диспетчерский состав в период дежурства исполняет свои обязанности в строгом соответствии с требованиями руководящих документов по УВД.

В процессе работы смены контроль за качеством работы осуществляют старшие диспетчера, РП и вышестоящие начальники.

Для повышения качества и надёжности УВД на наиболее загруженных направлениях РЦ и ДПП организуется одновременная работа за одним пультом двух диспетчеров (диспетчера РЛК и диспетчера графического контроля), при этом функции диспетчеров РЛК и графического контроля должны быть остро разграничены в соответствии с технологией работы и другими документами МГА. При работе двух диспетчеров за одним пультом старшим является диспетчер РЛК.

Контрольные вопросы:

Лекция №8

Графики работы диспетчеров СД ГА

При составлении графиков работы диспетчеров СД ГА необходимо руководствоваться следующими документами:

- положением о рабочем времени и времени отдыха работников ГА, а также изменением и дополнением к этому положению (указ МГА);
- типовыми графиками, разработанными и утвержденными МГА.

При этом необходимо учитывать:

- класс аэропорта и время его работы (аэропорт круглосуточной работы или только в светлое время);
- штатную укомплектованность работниками СД аэропорта;
- местные особенности и условия работы аэропорта (работа городского транспорта, возможности организации отдыха диспетчеров в аэропорту и др.).

Наиболее распространёнными графиками работы диспетчеров являются:

а) в аэропортах с круглосуточной работой:

- утро (У) – день (Д) – ночь (Н) – УДН;

- день (Д) – утро (У) – ночь (Н) – ДУН;

б) в аэропортах с работой в светлое время:

- утро -утро – день – день – УУДД.

Для обеспечения работы по графику УДН в аэропорту должны быть не менее пяти смен диспетчеров, по графику ДУН – не менее четырёх смен, а для работы по графику УУДД – не менее трёх смен диспетчеров. Преимущество графика УДН заключается в том, что обеспечивается достаточный межсменный отдых (в пределах 24ч) и отдых между циклами работы – 48ч. существенным недостатком графика ДУН является недостаточный отдых между дневной и утренней сменой (в пределах 10ч), что требует организации отдыха диспетчеров непосредственно в аэропорту.

График работы диспетчеров ДУН (день-утро-ночь)

Смена СД	Числа месяца									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Д	У\Н	-	-	Д	У\Н	-	-	Д	У\Н
2	-	Д	У\Н	-	-	Д	У\Н	-	-	Д
3	-	-	Д	У\Н	-	-	Д	У\Н	-	-
4	У\Н	-	-	Д	У\Н	-	-	Д	У\Н	-

Ориентировочное время работы: (Д) – 14.00 – 21.00;
 (У) – 07.00 – 14.00;
 (Н) – 21.00 – 07.00.

График работы диспетчеров УДН (утро – день - ночь)

Смена СД	Числа месяца										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	У	Д	Н	-	-	У	Д	Н	-	-	У
2	-	У	Д	Н	-	-	У	Д	Н	-	-
3	-	-	У	Д	Н	-	-	У	Д	Н	-
4	Н	-	-	У	Д	Н	-	-	У	Д	Н
5	Д	Н	-	-	У	Д	Н	-	-	У	Д

Ориентировочное время работы: (Д) – 14.00 – 22.00;
 (У) – 07.00 – 14.00;
 (Н) – 22.00 – 07.00.

График работы диспетчеров УУДД (утро – утро – день день)

Смена СД	Числа месяца											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	У	У	Д	Д	-	-	У	У	Д	Д	-	-
2	-	У	У	Д	Д	-	-	У	У	Д	Д	-
3	-	-	У	У	Д	Д	-	-	У	У	Д	Д

Ориентировочное время работы: (У) – 06.00 – 14.00;
 (Д) – 14.00 – 22.00.

максимальный отдых – 16 ч;
 отдых между циклами работы – 57 ч.

Контрольные вопросы:

1. Какими документами руководствуются при составлении графиков работы диспетчеров СД ГА?
2. Перечислить наиболее распространенные графики работы диспетчеров СД?
3. Привести различия между приведенными в лекции графиками работы диспетчеров?

Лекция №9

Назначение и порядок проведения инструктажа в смене РП перед заступлением на дежурство по УВД

Перед каждым заступлением на дежурство по УВД руководитель полётов (РЦА, РПР) проводит инструктаж в сменах. Инструктаж проводится с целью всестороннего ознакомления диспетчеров с условиями и особенностями работы на предстоящее дежурство по УВД.

При подготовке к инструктажу РП обязан:

- ознакомиться с условиями и особенностями работы у руководителя полётов сдающей смены;
- ознакомиться с имеющимися недостатками и ошибками в работе диспетчеров;
- ознакомиться с последними указаниями вышестоящих начальников по УВД;
- изучить особенности УВД на предстоящую смену и составить план проведения инструктажа.

К проведению инструктажа привлекаются:

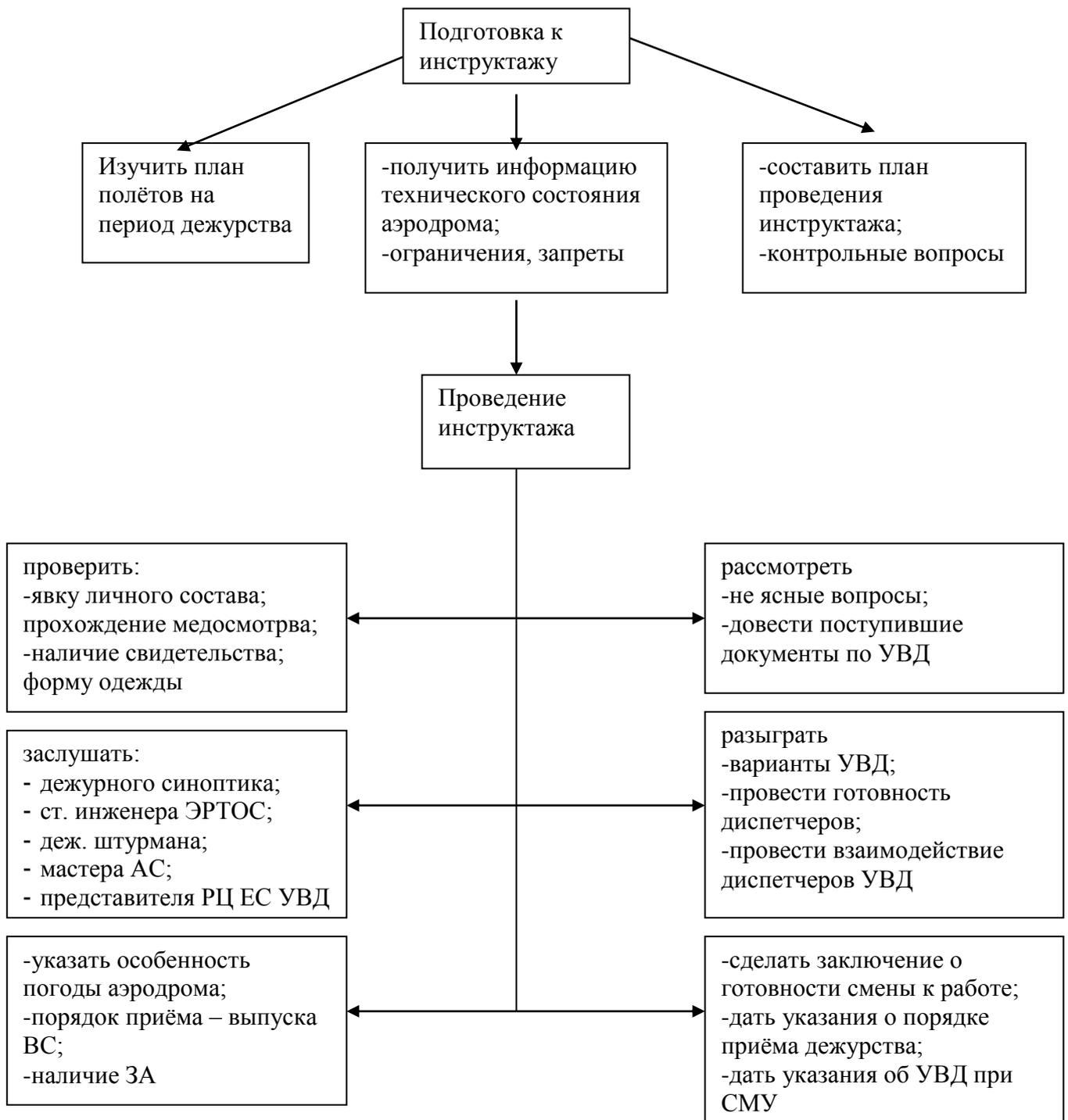
- личный состав смены диспетчеров СД ГА;
- инженер-синоптик;
- дежурный штурман;
- сменный старший инженер ЭРТОС;
- дежурный по аэродромной службе;
- представитель военного сектора РЦ ЕС УВД и другие лица, по усмотрению РП.

Инструктаж проводится в специально предназначенном месте.

Перед проведением инструктажа РП проверяет:

- наличие личного состава дежурной смены диспетчеров;
- прохождение диспетчерского состава медицинского контроля;
- наличие у диспетчеров свидетельства и допуска к самостоятельной работе;
- соблюдение формы одежды и внешнего вида.

Инструктаж рекомендуется проводить по следующей схеме:



На инструктаже с докладами выступают:

Инженер-синоптик информирует диспетчеров о фактической и прогнозируемой погоде по району УВД, на запасных аэродромах, о возможности опасных для полёта метеоявлениях.

Старший инженер ЭРТОС – о готовности наземных радиотехнических средств навигации, посадки и УВД к обеспечению полётов.

Дежурный штурман – о навигационной обстановке и безопасных эшелонах по маршруту полёта.

Представитель военного сектора РЦ ЕС УВД – о запретах и ограничениях в полётах по воздушным трассам и МВЛ.

Дежурный по аэродромной службе – о готовности к полётам ВПП, РД и МС, о работах, которые необходимо проводить на ВПП или вблизи неё.

Старший диспетчер АДП – о состоянии выполнения суточного плана полётов, наличия литерных рейсов и их обеспечении.

В заключении инструктажа РП обязан разобрать все не ясные вопросы по УВД и дать конкретные указания об особенностях УВД для данной смены, о порядке использования запасных аэродромов, о порядке приёма дежурства на рабочих местах. При необходимости и наличии времени РП проводит контроль готовности диспетчеров к УВД с учётом особенностей работы на предстоящую смену.

Контроль проводится путём контрольных вопросов отдельным диспетчерам или проведения розыгрыша УВД по наиболее сложным ситуациям полёта.

Примечания.

1. Процесс проведения инструктажа записывается на магнитофон или видеоманитофон.
2. Время, поведенное на инструктажах, включается в рабочее время диспетчеров (20 мин).
3. Руководителю полётов (РП) для подготовки к инструктажу, кроме 20 мин, записывается ещё в рабочее время дополнительно 25 мин.

Контрольные вопросы:

1. Задачи ставящиеся перед руководителем полёта при подготовке к инструктажу?
2. Что перед проведением инструктажа руководитель полёта проверяет?
3. Рассказать схему проведения инструктажа?
4. Кто имеет право участвовать на инструктаже с докладом?

Лекция №10

Назначение и порядок проведения разбора в смене РП

В процессе работы смены РПА (РПР) и старшие диспетчеры, контролируя работу диспетчеров на рабочих местах накапливают фактический материал для разбора. Основное назначение разбора заключается в следующем:

- Подвести итоги работы диспетчеров по обеспечению безопасности полётов при УВД за рабочую смену;

- Своевременно вскрыть и проанализировать ошибки и недостатки в работе смены;

- Оценить работу диспетчеров, их положительные и отрицательные стороны работы, а также дать оценку работы служб, обеспечивающих полёты.

При подготовке к работе РП обязан:

- определить содержание разбора;

- составить план разбора;

- определить, кого привлечь к разбору, кроме смены диспетчеров.

Разбор так же, как и инструктаж, проводится в специально подготовленном помещении. Процесс разбора записывается на магнитофон.

При грубых нарушениях правил УВД, наличии предпосылок к лётным происшествиям, на разборе присутствуют, а при необходимости проводят разбор лица руководящего состава авиапредприятия или службы движения.

Примечание.

1.Время на разбор устанавливается:

- После утренней смены, согласно графику – 1ч 40 мин;
- После дневной или ночной смены – 40 мин.

2.Время, предусмотренное для разбора, засчитывается в рабочее время диспетчера.

3.Время, предусмотренное для разбора, может совмещаться с профессиональной учёбой диспетчеров.

Разбор целесообразно проводить по следующей схеме:



Контрольные вопросы:

1. Рассказать схему проведения разбора в смене РП?

2. Перечислить основное назначение разбора?
3. Задачи ставящиеся перед руководителем полёта при подготовке к разбору?

Назначение и задачи службы УВД	1 ст
Структура службы УВД.....	1ст
Требования, предъявляемые к специалистам службы УВД.....	6ст
Порядок допуска специалистов УВД к самостоятельной работе.....	7ст
Квалификация специалистов службы движения диспетчеров УВД.....	8ст
Проверка практических навыков диспетчеров на рабочих местах.....	10ст
Организация труда диспетчеров службы движения ГА (общие положения).....	11ст
Графики работы диспетчеров СД ГА.....	13 ст
Назначение и порядок проведения инструктажа в смене РП перед заступлением на дежурство по УВД.....	15 ст
Назначение и порядок проведения разбора в смене РП.....	17 ст