

атмосферных аэрозолей (дыма, туманов, пыли, дымки и так далее), даст возможность оценить метеорологические условия с более высокой точностью и эффективностью [4].

Список литературы

1. Поздняков В.А. Практическая авиационная метеорология. Екатеринбург: Уральский УТЦ ГА. 2010. 133 с.
2. РД 52.21.680 – 2006. Руководство по определению дальности видимости на ВПП (RVR).
3. Рехин Д.В. Методы определения видимости в авиации. *Молодий вчений* / ред. кол.: А. Adamczyk, І. А. Вікторова та ін. Херсон: ТОВ «Видавничий дім «Гельветика». 2017. Вып. 3 (43). С. 57–60.
4. Волков, О.А., Демин А.В., Константинов К.В. Аэродромный датчик яркости фона. *Известия ВУЗов. Приборостроение*. 2015. Т. 58, № 11. С. 878–881. – DOI: 10.17586/0021-3454-2015-58-11-878-881

УДК 629.7.045

Чепурний В. В., курсант

**Науковий керівник: Панченко В. І., викладач, спеціаліст вищої категорії
Кременчуцький льотний коледж Харківського національного університету
внутрішніх справ, м. Кременчук, Україна**

ДЕЯКІ ОСОБЛИВОСТІ ЩОДО ЦЕНТРУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО СУДНА В АВТОМАТИЗОВАНОМУ РЕЖИМІ

Основним призначенням автоматизованої системи є скорочення часу комерційного забезпечення рейсу і збільшення безпеки польоту шляхом виключення суб'єктивних помилок ручного розрахунку. Крім того, відпадає необхідність в центрувальному графіку, тому що остаточні результати розрахунку система друкує у зведено-завантажувальній відомості або Loadsheet.

Дані для розрахунку комерційного завантаження діляться на постійні та оперативні. Постійні дані зберігаються в пам'яті автоматизованої системи. Значення оперативних даних виявляються і вводяться в систему в процесі підготовки літака до вильоту.

Постійні дані надаються у вигляді, передбаченому спеціальною формою. Вид цієї форми обмовляється окремою резолюцією. Документ, виконаний відповідно до даної резолюції, містить інформацію про постійні технічні характеристики літаків і комерційному завантаженню, чисельності екіпажу та обмеженнях по масі і центруванню цих літаків.

Диспетчер по центрівці зобов'язаний вводити постійні і оперативні дані в систему і нести відповідальність за достовірність цих даних і результатів розрахунку системою комерційного завантаження літака.

Існує доволі цікава ідея щодо завантаження пасажирських літаків. Необхідно розробити алгоритм передачі інформації(за бездротовою

технологією) про завантаженість полиць ручної покладі на стійку реєстрації. Під час реєстрації пасажирів агент отримуючи дану інформацію буде приймати рішення про те, чи повинні всі наступні пасажирів в черзі здавати габаритну ручну поклажу в багаж або можуть не здавати, якщо місце ще є. Зараз це рішення зазвичай приймається «на око». Але в умовах зростаючого потоку інформації дану функцію з аналізу завантаження пасажирського салону краще доручити техніці.

Достовірність розрахунку комерційного завантаження перевіряється перед початком експлуатації системи шляхом зіставлення результатів, виданих автоматизованою системою з результатами відповідного теоретичного розрахунку центрування літака згідно з резолюцією IATA АНМ 561.

У разі змін в характеристиках літака після відправлення вихідних даних, диспетчер по центрівці інформується про це у вигляді стандартного короткого повідомлення - повідомлення про зміну постійних даних DEM (Data Exchange Message) згідно з резолюцією IATA АНМ 562. Автоматизована система не друкує остаточну зведену завантажувальну відомість (Loadsheet) при порушенні встановлених обмежень щодо граничної комерційної завантаженні і центрування літака для всіх розрахункових стадій польоту.

Автоматизована система фіксує порушення встановлених обмежень по масі і центрування літака для всіх розрахункових стадій польоту і видає відповідне попередження. Для забезпечення безпеки польоту при наявності перевантаження або порушення центрування літака на зльоті, посадці або завантаження без палива, випуск остаточної зведеної завантажувальної відомості (Loadsheet) заборонений. Однак, в процесі розрахунку комерційного завантаження, можливий випуск попередньої зведеної завантажувальної відомості незалежно від допущених порушень. Ця інформація використовується для розв'язання поточних питань комерційного забезпечення рейсу.

Список літератури

1. Руководство по организации наземного обслуживания воздушных судов Департамент воздушного транспорта, 2016. 164 с.
2. Чебан О. Нова ера авіації. *Як працює розумний літак* : веб-сайт. URL: <https://nv.ua/ukr/style/blogs/nova-era-aviaciji-yak-pracyuye-rozumniy-litak-50031741.html> (дата звернення 20.03.2020).
3. Guidelines for Aircraft Ground Handling. URL: <https://www.tc.gc.ca/media/documents/ac-publications/TP14052E.PDF> (дата звернення 20.03.2020).
4. IATA Airport Handling Manual, 2019 (дата звернення 20.03.2020).