

оператора, що підтримує його рішення в різних обставинах, і значно підвищить безпеку польотів.

Список бібліографічних посилань

1. Shmelova T., Sikirda Yu. Applications of Decision Support Systems in Socio-Technical Systems. International Publisher of Progressive Information Science and Technology Research, USA, Pennsylvania, 2018. Pp. 182–214.

Одержано 30.04.2020



УДК 656.7.086

Марина Олександрівна Ножнова,

викладач Кременчуцького льотного коледжу ХНУВС

Володимир Іванович Журід,

викладач Кременчуцького льотного коледжу ХНУВС

Анатолій Володимирович Пономаренко,

викладач Кременчуцького льотного коледжу ХНУВС

КОНЦЕПТУАЛЬНА МОДЕЛЬ АВТОМАТИЗОВАНОЇ СИСТЕМИ ПІДГОТОВКИ ПЕРЕДПОЛЬотної ІНФОРМАЦІЇ

Головною вимогою підготовки до польотів є швидкість отримання необхідної інформації, тому що передпольотна підготовка іноді проходить в стислі терміни. Часто у пілота може не бути достатньо часу для перебування в органі передпольотного обслуговування або інформацію необхідно надати йому вже в польоті. Однак, в умовах великих обсягів інформації і дефіциту часу важко отримати доступ до вибіркової інформації. Крім того, в сучасних умовах критично важливого значення набуває вміння пілотів оцінити інформацію, що надходить і правильно відреагувати на неї. Тому інформацію важливо підготувати і надати таким чином, щоб полегшити її сприйняття.

В таких умовах застосування автоматизованої системи з метою надання виборчого інформації та рекомендацій про можливість виконання польоту дозволить льотному диспетчеру з мінімальними витратами часу підготувати, а пілоту отримати необхідну інформацію.

У процесах обробки інформації завжди чітко розрізняються інформаційні характеристики - обсяг, кількість і цінність інформації.

Саме ці характеристики є актуальними в контексті забезпечення польотів, оскільки в процесі передпольотної підготовки пілотові важливіше інформаційний зміст матеріалів, що надаються ніж їх обсяг і кількість.

На даному етапі розвитку семантики і прагматики складно виділити який-небудь спосіб однозначного визначення цінності інформації з існуючих (метод Харкевича, метод Бонгард, статистичний, метод тезауруса (словника)). В останньому випадку інформація порівнюється з уже наявною інформацією. Якщо вона може бути зрозуміла і використана, то вона має цінність і марна в іншому випадку.

Нестатистичні методи оцінки цінності інформації засновані на характеристичі її актуальності, достовірності, повноти.

Кінцевою метою є отримання раціональної схеми проведення передпольотної підготовки. Тому необхідно визначити інформацію, яка є найбільш цінною при підготовці до польоту в певних випадках.

Для цього необхідно визначити необхідний і достатній обсяг інформації, необхідної ЄВС при підготовці до конкретного виду польоту, і розробити критерій оцінки можливості вильоту.

Для вибору необхідної інформації відповідно до виду польоту було проведене експертне опитування, яке дозволило упорядкувати всю інформацію, надану в процесі передпольотної підготовки, для конкретних потреб. Визначення проводилося по кожному інформаційному блоку, тобто по аеродрому вильоту, по аеродрому призначення, по маршруту і додаткової інформації.

Експертне опитування здійснювався методом анкетування. В опитуванні брало участь 30 чоловік, за фахом пілота. Експертам пропонувалося оцінити важливість інформації, необхідної їм для виконання польотів в такий спосіб: вибрати інформацію, яка необхідна для кожного виду польоту. Ставилося завдання вибрати тільки найнеобхіднішу інформацію, виключивши ту, яку не можна не враховувати в разі дефіциту часу. Таким чином, була проведена сортування інформації, відповідно до виду польотів.

Після проведеного експерименту були визначені необхідний і достатній обсяг інформації, необхідний для кожного виду польоту. В умовах дефіциту часу співробітнику щодо забезпечення польотів немає необхідності шукати, а пілоту переглядати всю наявну інформацію, досить вибрати тільки найнеобхіднішу (цінну). Певна

в ході експерименту інформація повинна вибиратися з усього обсягу даних і надаватися в першу чергу.

Таким чином, була виявлена інформація, яку необхідно надавати екіпажу повітряного судна відповідно до виду польоту в процесі передпольотної підготовки. Це дозволить сортувати її в системі підготовки передпольотної інформації та надавати відповідно до потреб.

Під автоматизованою системою підготовки передпольотної інформації будемо розуміти людино-машинну систему, в якій здійснюється автоматизований збір, обробка, сортування і надання інформації, необхідної пілоту при підготовці до польоту і надання рекомендацій про можливість виконання польоту. Удосконалення передпольотного забезпечення являє собою швидке отримання виборчого інформації, що відноситься до конкретного польоту (ситуації) і отримання рекомендації про можливість виконання (продовження) польоту.

Загальна концепція системи підготовки передпольотної інформації представлена в формі сукупності підсистем (рис. 1).

Одержано 30.04.2020



УДК 629.7.083

Віктор Іванович Панченко,

викладач, спеціаліст вищої категорії,

Кременчуцького льотного коледжу ХНУВС

Наталія Ігорівна Нальотова,

викладач, спеціаліст першої категорії,

Кременчуцького льотного коледжу ХНУВС

Тетяна Анатоліївна Биаш,

викладач, спеціаліст першої категорії

Кременчуцького льотного коледжу ХНУВС

ДЕЯКІ ПИТАННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТЕХНІКИ БЕЗПЕКИ ПРИ ОБСЛУГОВУВАННІ ЛІТАЛЬНИХ АПАРАТІВ

Лінії подачі пального повинні розташовуватися не менше ніж в 5 см від системи вихлопу та електричних систем. Паливні баки повинні розташовуватися і монтуватися таким чином, щоб будь-який перелив