

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

під час дозаправлення або будь-яке перетікання з бака, трубопроводів або фітингів не потрапляли б на двигун, вихлоп, електричну систему або інші джерела займання, а також не потрапляли б в кабіну оператора. За своїм розташуванням паливні баки повинні бути максимально захищені від ушкодження при зіткненні.

Важливе значення мають питання які виникають при технічному обслуговуванні обладнання. Обслуговуюча компанія, що має у власності обладнання для наземного обслуговування ПС, повинна забезпечити його технічне обслуговування. Наземне обладнання, які регулярно проходить технічне обслуговування, буде функціонувати більш ефективно, мати більший життєвий цикл і більш високу вартість у порівнянні з необслуговуваних обладнанням. [1, стр. 112]

Але в наш непростий час коли деяким підрозділам критично не вистачає коштів приходиться стикатися з різними питаннями щодо правильного обслуговування повітряних суден. В деяких підрозділах не вистачає новітнього інструменту, сучасних технологій та персоналу з досвідом роботи. Вже давно піднімається це питання, але до цього часу воно не вирішено.

До виконання робіт з наземного обслуговування повітряних суден допускається персонал, що пройшов навчання і стажування в порядку, встановленому відповідними національними органами регулювання в галузі цивільної авіації.

В кожному підрозділі повинно мати програми підготовки та вдосконалення знань спеціалістів «заправка повітряних суден паливом». Обслуговуюча компанія повинна забезпечити, щоб наземний персонал, на який покладено обов'язки заправки повітряного судна паливом, пройшов навчання за своєю спеціальністю. [1, стр.191]

Але під час проведення практичних робіт по заправленню повітряного судна існують випадки не дотримання мір техніки безпеки обслуговуючим персоналом. Проведення додаткових інструктажів з персоналом не завжди спасає ситуацію.

Усі вимоги безпеки необхідно виконувати не тільки під час заправки повітряного судна паливом, а й під час його зливання.

Особливе місце в системі безпеки праці під час роботи з ПММ займає технічне обслуговування паливних баків. Для роботи всередині баків начальник зміни назначає спеціальну бригаду з двох

осіб, яка може виконувати роботи лише в одному паливному баці. До складу бригади назначають тільки чоловіків не молодших 18 років, які мають дозвіл медичної комісії і пройшли плановий інструктаж з безпеки праці.[2,стр.347]

Список використаних джерел:

1. Охорона праці в авіації : підручник / за ред. Л. А. Буріченка. Київ : НАУ, 2003. 447 с.

Одержано 30.04.2020



УДК 629.7

Михайло Сергійович Петулько,

викладач, спеціаліст,

Кременчуцького льотного коледжу ХНУВС

Науковий керівник:

Юрій Васильович Стущанський,

викладач, спеціаліст вищої категорії

Кременчуцького льотного коледжу ХНУВС

ЗАСТОСУВАННЯ ЕЛЕКТРОПРИВОДУ ДЛЯ МАНЕВРУВАННЯ ВЕРТОЛЬОТА НА ЗЕМЛІ

інішньому етапі розвитку авіаційних перевезень все більше уваги уділяється питанням екології, захисту навколишнього середовища та збереження ресурсів. Для виконання польотом повітряними суднами використовують авіадвигуни, які намагаються проектувати економічними та тихішими. Але все одно ці двигуни мають велике споживання палива і гучність при роботі. Також повітряні судна використовують маршові авіадвигуни при маневруванні по землі на території аеропортів.

При виконанні наземних маневрів виникає ряд проблем через використання маршових двигунів для переміщення вертольотів:

- не раціональна витрата палива для процесу виконання руління;
- шумність і викиди на території аеропорту;
- витрата моторесурсу двигунів;
- зниження ресурсу авіадвигунів від піднятого несучим гвинтом пилу при виконанні руління;