

3. Конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_594

УДК 656.7.08+614.8(043.2)

Джавадова І. І., Мамедов Р. Е., студенти,
Аерокосмічний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Зуєва В. О., к.п.н., доцент

ВИМОГИ НОРМ ДО АВАРІЙНОГО ОБЛАДНАННЯ ЛІТАКА

Незважаючи на високий розвиток науки і техніки, авіаційні катастрофи мають місце у сучасному житті. Це ставить перед інженерами-конструкторами важливе завдання вжити усіх можливих конструктивних заходів, сумісних із загальними характеристиками літака, для зведення до мінімуму імовірності травмування людей в аварійних ситуаціях. Дотримання норм аварійного обладнання є одним з основних завдань при побудові літака, що забезпечує безпеку на борту. Вони є загальноприйнятими для літаків відповідних категорій.

Норми льотної придатності транспортних літаків визначаються у Авіаційних Правилах Частини 25 (АП-25) [1]. В них зазначено, що кожна зона розміщення екіпажу і пасажирів має бути оснащена аварійними засобами, які забезпечують швидку евакуацію при аварійній посадці як з випущеними, так і з прибраними шасі з урахуванням можливості пожежі на літаку. Встановлено, що евакуація пасажирів і персоналу, з літака на землю має відбуватися за 90 секунд [1]. Цікаво, що кожен літак перед вводом в експлуатацію обов'язково тестується на цей параметр.

Розділ, що наводить норми відносно відповідності аварійного обладнання згідно авіаційних правил, включає в себе норми для аварійних виходів, будови аварійних виходів, маркування аварійних виходів, аварійного освітлення, підходу до аварійних виходів, ширини поздовжнього проходу.

У нормах аварійних виходів розглядаються типи аварійних виходів на борту фюзеляжу. Їх класифікація обумовлюється максимальною кількістю пасажирських місць. Підрозділ аварійні виходи для пасажирів при вимушеній посадці на воду описує додаткові вимоги, зокрема кількість виходів, що знаходяться вище ватерлінії. Аварійні виходи для льотного екіпажу є обов'язковими, якщо максимальна кількість пасажирських місць перевищує 20, вони мають бути розташовані в зоні розміщення льотного екіпажу.

Аварійні двері з точки зору конструкції мають представляти собою рухливі двері або кришку люка, що забезпечує безперешкодний вихід назовні. Відкриття аварійного виходу має здійснюватися в інтервалі часу 10 секунд від моменту приведення в дію засобів відкриття до моменту повного відкриття виходу. Повинні бути передбачені заходи для замикання кожного аварійного виходу і запобігання його відкриття під час польоту випадково людьми або в результаті механічної відмови. У кожній двері або кришці аварійного виходу повинен бути ілюмінатор або еквівалентний пристрій, який забезпечить огляд поверхні землі перед відкриттям виходу.

У підрозділ маркування аварійних виходів висуваються вимоги до відстані з якої має розпізнаватися маркування, помітності маркування, засобів, що допомагають знайти вихід в умовах щільного диму, зовнішнього маркування аварійного виходу. Існує ряд вимог і до розташування рукоятки управління та інструкції з відкриття виходів з середини літака.

На борту кожного літака повинна бути встановлена система аварійного освітлення, що не залежить від основної системи освітлення. Система аварійного освітлення включає в себе: освітлювані табло розташування та маркування аварійних виходів, зовнішнє аварійне освітлення. Нормами прописано колір шрифту маркувального табло, фон, висота шрифту, площа табло без букв, відношення висоти літер до товщини ліній. Система аварійного освітлення повинна бути спроектована так, щоб після будь-якого одиничного поперечного вертикального поділу фюзеляжу при посадці з аварією виходило з ладу не більше 25 % всіх аварійних електричних ламп [1].

Кожний необхідний аварійний вихід повинен бути доступним для пасажирів і розташований там, де він буде служити ефективним засобом евакуації. Розподіл аварійних виходів повинен бути по можливості рівномірним, враховуючи розміщення пасажирів, проте не вимагається щоб розміри її розташування виходів на обох бортах кабіни були симетричними. Підхід до аварійних виходів забезпечується проходами, що ведуть від найближчого основного поздовжнього проходу до кожного аварійного виходу. У нормах для проходів до аварійних виходів прописано ширину проходів, яка залежить від максимальної кількості пасажирських місць на борту [1].

Таким чином, слід зазначити, що обов'язково при проектуванні літака інженери мають дотримуватися усіх вимог, прописаних в авіаційних правилах, недотримання вимог дозволяється тільки при заміні їх на еквівалентні. Оскільки дотримання норм аварійного обладнання здатне суттєво знизити ймовірність виникнення аварійної ситуації та призначене забезпечити безпеку пасажирів та екіпажу судна.

Література

1. Авиационные правила АП-25. Нормы летной годности самолетов транспортной категории. – М.: АО Авиаиздат, 2004. – 33 с.

УДК 34:629.73 (477) (043.2)

Дудник Н. С., Ярина Ю. А., студентки,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Головка С. Г., к.і.н., доцент

УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПОВІТРЯНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Розвиток авіаційної галузі в Україні співпав з кризовими явищами перших років незалежності. Пов'язано це з економічною кризою в Україні, з різким зниженням реальних доходів населення, розривом економічних зв'язків з країнами СНД. У середині 90-х років ХХ століття спостерігався різкий спад обсягу повітряних перевезень.

Ефективність функціонування вітчизняного авіаційного транспорту залежить від дієвості механізмів, які застосовує держава, регулюючи відносини в авіаційній галузі. Враховуючи, що транспортна авіаційна галузь України є невід'ємною складовою світової авіаційної транспортної системи, здатність національних авіаційних компаній конкурувати з іноземними авіакомпаніями є однією з основних умов створення потужної національної авіаційної галузі. У такій ситуації роль держави полягає не тільки у створенні необхідних передумов для визначення потенційно конкурентоспроможних авіапідприємств, але і в наданні їм цілеспрямованої допомоги з метою більш повного втілення їхніх переваг на внутрішньому та світовому ринках.

Центральне місце у системі регулювання повітряного транспорту належить законодавчому процесу, який виконує функції легалізації та формалізації правил авіаційної діяльності, в тому числі і самих механізмів регулювання – ліцензування та сертифікації. Роль законодавчого процесу, як механізму державного регулювання, постійно зростає. На сучасному етапі продовжується процес побудови системи регулювання повітряного транспорту за новими принципами. Динаміка розвитку відносин на світовому ринку авіаційних перевезень свідчить про необхідність постійного удосконалення нормативно-правового поля на міжнародному та національному рівнях. Провідні авіаційні держави світу та країни Євросоюзу поступово відходять від традиційних двосторонніх відносин щодо повітряного сполучення та переходять на ринкові умови лібералізації та «відкритого неба». При удосконаленні національної нормативно-правової