



**МАТЕРІАЛИ ДРУКУЮТЬСЯ  
УКРАЇНСЬКОЮ, РОСІЙСЬКОЮ,  
АНГЛІЙСЬКОЮ  
ТА ПОЛЬСЬКОЮ  
МОВАМИ**

**ЗБІРНИК  
МАТЕРІАЛІВ**

*V ВСЕУКРАЇНСЬКА  
НАУКОВО-ПРАКТИЧНА  
КОНФЕРЕНЦІЯ КУРСАНТІВ,  
СТУДЕНТІВ, АСПІРАНТІВ  
ТА АД'ЮНКТІВ*

**ПРОБЛЕМИ ТА  
ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ  
ОХОРОНИ ПРАЦІ**

*Львів – 2015*

**РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ:**

д-р техн. наук **Рак Т.Є.** – головний редактор  
канд. техн. наук **Решкас А.Г.** – заступник головного редактора  
д-р техн. наук **Ковалишин В.В.** – заступник головного редактора

д-р техн. наук **Гащук П.М.**  
д-р техн. наук **Гуліда Е.М.**  
д-р с.-г. наук **Кузик А.Д.**  
д-р техн. наук **Семерак М.М.**  
д-р фіз.-мат. наук **Стародуб Ю.П.**  
канд. екон. наук **Горбань В.Б.**  
канд. техн. наук **Горностай О.Б.**  
канд. техн. наук **Мірус О.Л.**  
канд. техн. наук **Меньшикова О.В.**  
канд. техн. наук **Станіславчук О.В.**  
канд. техн. наук **Чабанюк Я.М.**

<i>Грицалик О., Шелюх О.М.</i> ОСОБЛИВОСТІ ВЕДЕННЯ БЕЗКОНФЛІКТНОЇ ДІЛОВОЇ КОМУНІКАЦІЇ.....	99
<i>Мельник В.О., Тимошук С.В.</i> ІНФОРМАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ ЯК ЗАСІБ ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ ПРОМИСЛОВОЇ БЕЗПЕКИ І КОНТРОЛЮ РІВНЯ ВТОМИ ПРАЦІВНИКІВ.....	101
<i>Кость О., Шелюх О.М.</i> ПРОБЛЕМА ГУМАНІСТИЧНИХ КОМУНІКАТИВНИХ УСТАНОВОК У ДІЛОВОМУ СПІЛКУВАННІ ФАХІВЦІВ З ОХОРОНИ ПРАЦІ.....	103
<i>Котович З.А., Шелюх О.М.</i> ЗАСОБИ ПСИХОЛОГІЧНОГО ВПЛИВУ В ТРУДОВОМУ КОЛЕКТИВІ.....	103
<i>Мала Х., Горностай О.Б.</i> ПРОФЕСІЙНІ ЗАХВОРЮВАННЯ – АКТУАЛЬНА ПРОБЛЕМА СУЧАСНОСТІ.....	107
<i>Виниченко М., Станіславчук О.В.</i> ОСНОВНІ ЧИННИКИ ПРИЧИН ВИРОБНИЧОГО ТРАВМАТИЗМУ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ.....	110
<i>Шпак Т., Телегіна Г.В.</i> ВПЛИВ ГЛОБАЛЬНОЇ КОМП'ЮТЕРИЗАЦІЇ НА ПСИХОЛОГІЧНУ ДЕЗАДАПТАЦІЮ: НОВІ ВИКЛИКИ.....	113
<i>Полешко М.В., Телегіна Г.В.</i> КУЛЬТУРА ОХОРОНИ ПРАЦІ.....	115
<i>Наваляний В., Телегіна Г.В.</i> ПРОКРАСТИНАЦІЯ ЯК ФАКТОР ЩО ЗНИЖУЄ ЕФЕКТИВНІСТЬ ПРАЦІ.....	117
<i>Гричанюк В., Телегіна Г.В.</i> НЕГАТИВНИЙ ВПЛИВ ІНФОРМАЦІЙНИХ НАВАНТАЖЕНЬ НА СУЧАСНУ ЛЮДИНУ.....	120
<i>Денисюк Р., Семенюк П.В.</i> ПРИЧИНИ ВИНИКНЕННЯ І ЗАХОДИ ПОПЕРЕДЖЕННЯ ВИРОБНОГО ТРАВМАТИЗМУ ....	122

факторів виробництва а також діагностики і лікування хворих з професійними захворюваннями.

### **Література:**

1. Костюк І.Ф., Капустник В.А. *Професійні хвороби* – К.: Здоров'я, 2003. – С. 7-9
2. [http://studies.in.ua/bjd\\_seminar/1273-travmatizm-ta-profesyn-zahvoryuvannya-na-virobnictv.html](http://studies.in.ua/bjd_seminar/1273-travmatizm-ta-profesyn-zahvoryuvannya-na-virobnictv.html)
3. [http://vuzlib.com.ua/articles/book/21818-Profesijjni\\_khvorobi/2.html](http://vuzlib.com.ua/articles/book/21818-Profesijjni_khvorobi/2.html)

**УДК 331.45**

## **ОСНОВНІ ЧИННИКИ ПРИЧИН ВИРОБНИЧОГО ТРАВМАТИЗМУ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ**

*Виниченко Марія*

**Станіславчук О.В.**, доцент кафедри промислової безпеки  
та охорони праці, кандидат технічних наук

**Львівський державний університет безпеки життєдіяльності**

Багато професій, що забезпечують функціонування цивільної авіації, пов'язані з взаємодією людини і технічних та інформаційних систем. Наприклад, людина одержує від машини інформацію про роботу силових установок повітряного судна або про певні параметри процесу випробування агрегатів гідросистеми літака. Після осмислення одержаної інформації вона передає машині "відповідні реакції", наприклад, на зміну частоти обертання авіаційних двигунів. Саме тому важливим в авіації є дотримання ергономічних вимог не тільки на етапі поліпшення існуючих умов праці, але й під час проектування нової техніки, сучасних літальних апаратів (зокрема, кабіни пілота, робочих місць водіїв, операторів транспорту для обслуговування аеродромів, систем керування повітряним рухом, випробувального та діагностичного устаткування для авіаційної техніки).

Імовірність нещасного випадку значно збільшується, як тільки людина потрапляє в зону дії небезпечного виробничого фактора, яка може бути як фіксованою, так і рухомою. Наприклад, людина, що перебуває поблизу повітряного судна з працюючими двигунами піддається впливу відпрацьованих газів, а також піддається небезпеці травмування предметами, що можуть потрапити в струмінь повітря або гвинтами, що обертаються. В цьому випадку небезпечна зона є фіксованою. У разі відмови гальмівної системи шасі за відсутності гальмівних колодок мимовільний рух судна створює рухому небезпечну зону, в якій існує висока імовірність травмування працівника.

Наведені приклади травмування можуть виникнути тільки у разі нехтування правилами техніки безпеки, невідповідної організації технологічного процесу, низького рівня культури та безпеки праці.

Певне коло професій цивільної авіації працює в умовах високих нервово-психічних навантажень (диспетчери керування повітряним рухом, пілоти, водії аеродромного транспорту, кранівники), що потребують тривалої концентрації уваги, прийняття рішень в умовах дефіциту часу. Для деяких видів операторської діяльності притаманна робота в умовах монотонності, в режимі очікування і здатності зберігати стан постійної готовності до оперативних дій. Такі умови праці призводять до швидкого розвитку втомленості.

Особи, що мають здійснювати свою виробничу діяльність в таких напружених умовах проходять спеціальний психофізіологічний відбір, під час якого досліджуються: концентрація, стійкість, переключення і розподіл уваги; оперативна пам'ять; темп психічної діяльності; мислення; просторові уявлення.

В результаті проведених досліджень двох груп працівників було встановлено, що група диспетчерів, що під час своєї роботи припускалася грубих помилок, відрізняється від групи успішних в цьому плані працівників низьким темпом протікання психічних процесів, підвищеною тривожністю, страхом виникнення непередбачуваних ситуацій, труднощами в прийнятті оперативних рішень. Враховуючи високий рівень вимог до нервово-психічних показників окремих професій цивільної авіації, працівники повинні знаходитися під постійним медичним та психофізіологічним наглядом. Ця вимога ретельно виконується щодо медогляду льотного

складу перед кожним вильотом. Проте постійний контроль нервово-психічного стану операторів інших професійних груп, які цього потребують, практично не проводиться.

Аналіз виробничого травматизму в цивільній авіації показав, що існує два піки травматизму: перший на першому році стажу, як наслідок нестачі знань працівника. Другий пік – на п'ятому році роботи внаслідок надмірної самовпевненості, необережності та недостатньої обачності. Враховуючи це, необхідно приділяти увагу індивідуальній профілактичній роботі саме з цими групами працівників щодо попередження травматизму.

Частоту випадків виробничого травматизму пов'язують і з режимом праці та відпочинку, встановлено, що найбільша їх кількість виникає перед обідньою перервою, наприкінці робочого дня, а також наприкінці тижня. Підвищують схильність до нещасних випадків стійкі патологічні зміни в організмі людини, хоч вони і не роблять її непрацездатною: серцево-судинні захворювання, захворювання системи дихання, різні відхилення в психіці, погіршення роботи сенсорних систем і, зрозуміло, такі вади, як пристрасть до алкоголю та наркотиків.

Усі помилки працівників можна поділити на дві загальні категорії: психомоторні (помилки фізичного досвіду) та помилки прийняття рішення (помилки пізнавального досвіду). Психомоторні помилки проявляються в невдалих рухових актах, тому для безпечного їх виконання слід перш за все виробити вміння повно і правильно оцінювати ситуацію, що склалася. Для прийняття правильного рішення необхідно послідовно переходити від рівня знання до рівня розуміння і так далі до здатності критично оцінювати ситуацію, що склалася.

Отже, для розуміння та усунення причин виробничого травматизму необхідно враховувати весь комплекс виробничих чинників (постійних та тимчасового впливу), впливу яких піддається працівник.