

ВОСПРИЯТИЕ РЕГЛАМЕНТОВ ЧЕЛОВЕКОМ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Лазарева Э.А., Чайкина А.А.

*Самарский национальный исследовательский университет
имени академика С.П. Королёва, г. Самара,
e-mail: erna.2014@mail.ru*

Проблемы человеческого фактора традиционно связывают с безопасностью полетов. На сегодняшний день наука о человеческом факторе, её понятийный и методологический аппарат увеличивают свою сферу применения и касаются, в том числе, вопросов обеспечения авиационной безопасности. Можно сказать, что все акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации обусловлены именно человеческим фактором.

Область исследования человеческого фактора можно условно разделить на 5 частей: сам человек, взаимодействия человека со средой, взаимодействие человека с механизмами, восприятие человеком регламентов, взаимодействие человека с другими людьми. Изучение самого человека выявляет, может ли данный тип личности справляться с форс-мажорными ситуациями.

Область исследования человеческого фактора, связанная с взаимодействием человека со средой, включает в себя изучение внешних воздействий на человека (давления, температуры, шума и т.д.), а также других факторов: усталость, нарушение сна, стрессы [1].

Исследования взаимодействия человека с механизмами направлены на изучение взаимосвязи человека с различного рода оборудованием, техникой и электроникой.

Исследования восприятия человеком регламентов изучают взаимосвязь человека и различных правил, руководств, инструкций. Существует проблема восприятия человеком информации не так, как планировалось составителем.

Только комплексный подход к вопросам изучения человеческого фактора позволяет снизить его негативное влияние на авиатранспортную систему.

Рассмотрим такую область человеческого фактора, как восприятие человеком регламентов с точки зрения авиационной безопасности. Исследование проведено посредством опроса выборки респондентов.

Одним из требований к любым регламентам или инструкциям является отсутствие возможности двоякого истолкования информации. Группе респондентов было предложено ознакомиться с выборочными пунктами регламентов, устанавливающих правила проведения предполетного досмотра пассажиров. Предполагается, что любой регламент должен быть составлен таким образом, что любой человек с интеллектом выше среднего должен понять его суть, при условии, что отсутствуют специальные термины и понятия. Поэтому респонденты выбраны из людей обоих полов, возраст группы от 30 до 45 лет, образование высшее, не связанных с авиационной сферой. Затем по каждому пункту задан вопрос. Помимо прямых вопросов, были смоделированы ситуации, в которых необходимо принять решение, для лучшей иллюстрации того, однозначно ли поняли все респонденты суть регламента или нет. Идеальной является ситуация, в которой все опрошиваемые на все вопросы отвечают одинаково. Но, как показал опрос, в действительности это не так. Только на 1 вопрос все опрошиваемые ответили одинаково. В остальных вопросах ответы разнятся, иногда значительно (рисунок 1).

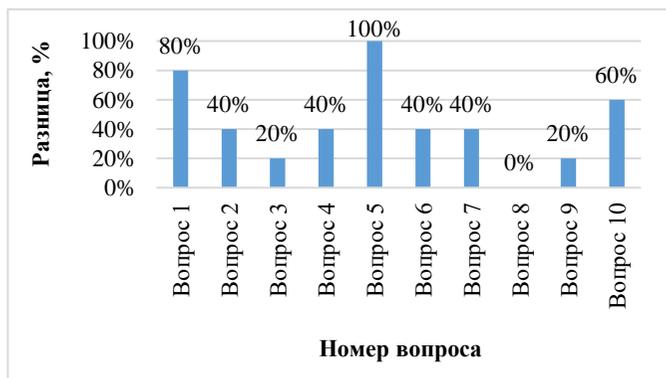


Рис. 1 Разница между ответами

Пример.

Пункт регламента: Утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 1994 г. № 897 Положение о федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (в ред. Постановлений Правительства РФ от 22.04.1997 № 462, от 06.03.1998 № 291, от 14.05.2003 № 282) (извлечения) «п.3. При перевозке оружия и боеприпасов оружие огнестрельное, спортивное, охотничье, боевое и боеприпасы к нему, а также холодное оружие при наличии у пассажира соответствующего разрешения перевозятся в упакованном, разряженном виде, в изолированных от пассажирских салонов отсеках воздушного судна. В отдельных случаях единичные экземпляры оружия могут перевозиться под сохранностью экипажа воздушного судна» [2, 3].

Вопрос: Бортпроводница является членом экипажа. Можно ли под ее сохранностью провозить единичные экземпляры оружия в отдельных случаях? Ответы: «Да» – 4 респондента, «Нет, только под сохранностью командира» – 6 респондентов.

Разница между ответами всего опроса приведена на рисунке 1. Эталон 100% означает, что все ответили одинаково. Самое большое отличие в ответах (когда поровну респондентов с диаметрально противоположными ответами) – 0%.

Целью данной работы является не выявление несовершенства регламентов, а наглядная иллюстрация того, что разные люди воспринимают одно и ту же информацию по-разному. Как правило, в штатных ситуациях противоречий в трактовке не возникает. Но стоит смоделировать нетипичную ситуацию или задать уточняющий вопрос, то выясняется, что люди понимают пункт регламента по-разному, подчас кардинально.

Список использованных источников

1. Международная организация гражданской авиации (ИКАО). Руководство по обучению в области человеческого фактора / Doc. 9683 – AN/950, 1998. – 372 с.
2. Правила проведения предполетного и послеполетного досмотров (утв. Приказом Минтранса РФ от 25.07.2007 г. № 104)
3. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (извлечения).