

рукции и ремонта автотранспортных средств, своевременности и полноты медицинской помощи пострадавшим в ДТП, также подготовки медицинского персонала с учётом специфики работы на автомобильном транспорте, по мнению авторов, позволит приблизиться к международным стандартам.

Summary

SOME POSSIBILITIES OF THE IMPROVEMENT OF MEDICAL MEASURES ON AUTOMOBILE TRANSPORT SAFETY IN UKRAINE

Gozhenko A.I., Lisobey V.A., Ponomarenko A.N.

On the basis of the analysis of the data of literature and own researches they have determined a wide spectrum of problems

the solution of which can lead to reduction of traffic dangers in Ukraine. They include some organizational decisions of the Ministry of Public Health on professional medical examinations candidates for drivers and drivers themselves, sanitary-and-hygienic supervision for all stages of design, construction and reconstruction transport means, rendering of timely and complete medical aid to the victims of incidents and training of medical persons with taking into account the specificity of automobiles operation. They authors believe that the measures mentioned will allow to come close to international standards.

Впервые поступила в редакцию 27.06.2009 г. Рекомендована к печати на заседании учёного совета НИИ медицины транспорта (протокол № 4 от 10.07.2009 г.).

УДК: 613.693

МЕДИЧНІ АСПЕКТИ БЕЗПЕКИ РУХУ

Люлько О.М., Гудима О.П.

*Головне управління охорони здоров'я Харківської обласної державної адміністрації Науковий центр Повітряних Сил Харківського університету Повітряних Сил ім. І.М. Кожедуба
E-mail: Uprzdrav@Kharkivoda.gov.ua*

Ключові слова: медична експертиза, диспетчери, нервово-психологічне напруження, психофізіологічне обстеження

Вступ

Сучасні умови діяльності на транспорті пов'язані з різноманітними змінами режимів використання швидкісних маневрових транспортних засобів, що приводить до посилення дії комплексу несприятливих чинників руху на організм водіїв [1, 5-7].

Відомо, що комплектування екіпажів транспортних засобів руху, диспетчерів руху здійснюється шляхом відбору осіб за станом здоров'я та їхніми психофізіологічними здібностями [4, 8].

Медична експертиза спеціалістів транспортної сфери є основною ланкою в забезпеченні безпеки руху з позиції професійної надійності операторів. Саме мета лікарської експертизи робітників

транспорту полягає у застосуванні заходів медичної служби, спрямованих головним чином на визначенні придатності до певного виду діяльності. У такому випадку медичний огляд осіб ведучих професій на транспорті спрямований на підтримання здоров'я, забезпечення високої працездатності під час руху [2, 3, 6]. Практика проведення медичної експертизи на транспорті свідчить про те, що фахівці-експерти з кожної медичної спеціальності повинні володіти знаннями як в галузі своєї спеціальності, так і в галузі гігієни праці, спортивної медицини, ергономіки, психофізіології [2, 4].

Нині пропонується відійти від звичайного підходу, коли межею придатності до певного виду діяльності є визначення

тільки рівня здоров'я відповідним вимогам документів, що регламентують придатність до діяльності водієм, диспетчером руху [3, 7].

Методологічною підставою для цього є переорієнтування медичного відбору на оцінку та прогноз функціональних можливостей водіїв та операторів у відповідності з тими реальними навантаженнями, в яких виконується їхня повсякденна діяльність [3].

Для цього експертам потрібно мати уявлення про техніку, на якій виконуються польоти та знати особливості діяльності водіїв, операторів руху під час пересування транспортних засобів.

Така ситуація щодо визначення небезпечних умов діяльності може виникнути, наприклад, при розгляді особливостей діяльності групи керівництва польотами. Хронометраж професійної діяльності свідчить про те, що при звичайній льотної зміни диспетчери знаходяться в постійному напруженні до 10-12 годин. Сюди відносяться: управління розвідкою погоди, прийом злітно-посадочної смуги та техніки, що обслуговує польоти, аналіз метеорологічної обстановки до початку польотів, виконання професійних задач під час польотів, участь у розборі польотів. Сама повітряна обстановка по інтенсивності знаходження одноразово під контролем диспетчерів може бути високою, середньою та низькою. Так, в зоні відповідальності під управлінням і контролем може знаходитись до 15 літальних апаратів, кількість одночасних запитань, що поступають з борту літака може досягати 5. Аналіз стану здоров'я авіаційних диспетчерів свідчить, що приблизно у 2/3 з них мають місце хронічні захворювання. Однак, практика показує, що цьому контингенту авіаційних спеціалістів медичною службою приділяється мало уваги [8].

Мета дослідження – особливості проведення лікарської експертизи операторам групи керівництва польотами в

залежності від особливостей їхньої діяльності.

Матеріали та методи дослідження

Відповідно до поставленої мети завдання оцінювалася працездатність осіб групи керівництва польотами (ГКП) шляхом виконання завдань на учбово - тренувальному комплексі "Репітор". У дослідженні взяли участь 16 диспетчерів ГКП віком 32-39 років, 10 з яких раніше ніколи не літали, 6 мали досвід пілотування та були переведені з льотної роботи в оператори. Визначався рівень працездатності у них в залежності від інтенсивності потоків інформації. Усі оператори мали однакову групу професійно-психологічного добору.

Результати та обговорення

Аналіз передумов льотних подій в одному з авіаційних підрозділів свідчить про те, що з вини осіб групи керівництва польотами, наприклад, за певний період діяльності, було зроблено 8% помилкових дій від всієї кількості передумов до льотних подій. В структурі розподілу помилкових дій до 30% пов'язані з невірними просторово-тимчасовими уявленнями повітряної обстановки, 15% із забуванням оперативної інформації, 10% з помилковим сприйняттям повідомлень, решта – були інші причини. Встановлено, що в основі цих порушень лежать такі причини, як надмірна перевага психофізіологічних можливостей переробки людиною інформації - 50%; стомлення, знижене самопочуття -20%; недостатня професійна підготовка – 30%. Взагалі при аналізі діяльності осіб групи керівництва польотами можна виділити такі два таких переважних завдань, які вирішують диспетчери під час керуванні літаком у просторі: 1) розподіл літаків у повітрі; 2) видача інформації льотному складу про послідовність дій у випадках виникнення небезпечних ситуацій в польоті. Особливості професійної діяльності свідчать про те, що особи ГКП, які раніше мали досвід льотної роботи краще видають інформацію льотчику при виникненні ек-

стремальних ситуацій у польоті, причому майже завжди, спираючись на певний практичний досвід льотної роботи. Гірше вони слідкують за розподілом літаків у повітрі. Навпаки, особи ГКП, які раніше не літали, добре володіють повітряною ситуацією, а при виникненні екстремальної ситуації завжди діють відповідно до інструкції. Тобто у даному випадку бачимо чітку різницю в діяльності осіб ГКП щодо керуванням літальними апаратами у повітрі в залежності від базової їхньої підготовки.

Це явище було достовірно відмічено у групах, що досліджувалися на „Репіторі”. Якість практичної роботи операторів в умовах емоційного стресу (при введенні додаткових завдань) була вище у групі, які не мали досвіду льотної роботи ($P < 0,05$). Це можна пояснити тим, що особи цієї групи при виникненні позаштатної ситуації діяли відповідно до інструкції, не звертаючи увагу на те, а „що робив би я сам, коли був би льотчиком”. У приватній бесіді після виконання завдань саме оператори, які раніше літали вказували на „прогаш” цей ймовірної ситуації, яка завжди стояла перед очима у них до того як прийняти вірне рішення і подати команду на борт літака.

Таким чином, проведене дослідження свідчить про те, що не усі оператори однаково реагують на вирішення завдань по керуванню літаками у просторі. Однак, в цілях лікарсько-льотної експертизи ніколи на цю обставину не приділяється належної уваги.

Практика показує, що цьому контингенту авіаційних спеціалістів медичною службою приділяється мало уваги. Практично медична експертиза обмежується проведенням чергових щорічних медичних обстежень, медичних оглядів перед польотами. Психофізіологічне обстеження, визначення психологічних якостей осіб ГРП проводиться один раз при вступі до навчального закладу і все.

Враховуючи вищевикладене, можна

заклучити, що медичне спостереження за станом здоров'я осіб ГКП потребує доопрацювання як у бік вивчення психофізіологічних особливостей діяльності авіаційних диспетчерів, так і самого об'єму медичних досліджень під час проведення лікарсько-льотної експертизи та динамічних медичних оглядів.

Висновки

В цілях забезпечення професійної надійності льотно-диспетчерського складу в польоті необхідно медичні обстеження групи керівництва польотами проводити крізь призму вивчення психофізіологічних особливостей їхньої діяльності.

Література

1. Бодров В.А. Медико-психологические вопросы профессиональной надежности летного состава // Воен.-мед. журн. - 1984. - №4. - С.45-47.
2. Медична експертиза професійна надійність на залізничному транспорті / О.М. Тубольцев, А.М. Артемюк, С.О. Щетиніна та ін. // Медицина залізничного транспорту України. - 2003. - № 4. - С.4-5.
3. Вартбаронов Р.А., Крылов Ю.В., Фролов Н.И. Теоретические и методические аспекты профессионального здоровья летчика //Актуальные проблемы эргономической оптимизации деятельности авиационных специалистов. - М. - 1991. - С.5 -14.
4. Люлько О.М. Медико-психологічна експертиза авіаційних фахівців // Медицина транспорту України. - № 4. - 2006. - С. 18-20.
5. Меденков А.А., Рысакова С.Л. Психологическая оптимизация операторской деятельности //Вестник РАМН, 1996. - №. 7. - С. 67-73.
6. Остапчук В.М., Тубольцев О.М., Кочуев Г.І. Медичні аспекти безпеки руху на швидкісних залізничних магістралях. Надійність людини – сучасний погляд на проблему // Медицина

- залізничного транспорту України.- 2002.-№3.-С.10-12.
7. Піх Б.П., Думський В.П. Надійність людського чинника, як основа безпеки руху // Медицина залізничного транспорту України. — 2004.- №- С. 60-61.
8. Сергеев В.А., Фролов Н.И. Медицинский контроль за летным составом, лицами управления полетами и другими специалистами /Авиационная медицина. – М., 1986. – С.380-392.

Резюме

МЕДИЦИНСКИЕ АСПЕКТЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

Льулько О.М., Гудыма О.П.

Анализируя особенности деятельности группы руководства полетами, выявлена зависимость реагирования на полетную ситуацию от базовой подготов-

ки диспетчеров. Рекомендовано при проведении медицинских осмотров лицам группы руководства полетами учитывать уровень их психофизиологической готовности к оценке воздушной обстановки.

Summary

MEDICAL ASPECTS OF SAFETY OF MOTION

Lyul'ko O.M., Gudyma O.P.

Analyzing features of activity of group of a management flights, reveal dependence of reaction to a flight situation on base preparation of dispatchers. It is recommended at carrying out of medical inspections to persons of group of a management of flights to consider level of their readiness for an estimation of air conditions.

Впервые поступила в редакцию 09.07.2009 г. Рекомендована к печати на заседании учёного совета НИИ медицины транспорта (протокол № 4 от 10.07.2009 г.).

УДК 613.6: 628.5

ПРОБЛЕМЫ МЕДИЦИНСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ МОРЯКОВ В УКРАИНЕ

Демидова Т.В. *, Панов Б.В., * Самысько Д.Б. **

**Украинский НИИ медицины транспорта, Одесса*

***Департамент развития медицинской помощи, МЗ Украины*

Ключевые слова: *медицинские осмотры, профессиональные заболевания, моряки*

Введение

Медицинская наука, которая исследует условия труда и быта моряков и работников береговых предприятий и служб морской отрасли, а также обеспечивает научное обоснование профилактических мероприятий по борьбе с общесоматическими и профессиональными заболеваниями носит имя морской медицины.

Профессиональная деятельность судовых специалистов рассматривается как специфический вид трудовой деятельности, учитывая единство зоны труда и отдыха, постоянное влияние сложного комплекса факторов внешней сре-

ды, существенное превышение санитарных норм шума, вибрации, изменение временных поясов и метеоклиматических зон, высокое психоэмоциональное напряжение. Данные обстоятельства приводят к тому, что заболеваемость работников морского транспорта, особенно в рейсовых условиях, значительно превышает аналогичные показатели на берегу [3, 4].

В современных условиях, в связи с динамическими преобразованиями в структуре морского и речного флота Украины, изменением формы собственности на фоне развала ряда государственных и акционерных компаний, широкой практики сдачи судов в аренду иностран-