

EXPUNERE DE MOTIVE

Aviatia a reprezentat din totdeauna un deziderat. Pionierii aviatiei au incercat, generatie dupa generatie, sa infaptuiasca minunea : "Zborul cu un aparat mai greu ca aerul" .

La intrebare "Care a fost prima meserie din, cea ce mai tirziu avea sa devina industria de aviatie"? - raspunsul este simplu. Inginerul mecanic. Generatii intregi de ingineri si tehnicieni au lucrat in acest scop. Meseria de pilot reprezinta o consecinta necesara in istoria aviatiei. Vlaicu, Vuia, Coanda inainte de a fi piloti au fost ingineri tehnicii.

In ziua de azi, exploatarea avionului, presupune dezvoltarea mai multor tipuri de activitatii tehnice, cu implicare directa asupra acestuia sau cu implicarii conexe. Stiinta "Factorului uman" statuteaza ca acolo unde lucreaza un om apare inevitabil si "eroarea" Cu cit gradul de disconfort fizic si psihic al personalului tehnic de aviatie este mai mare, cu atit probabilitatea aparitiei erorilor si a producerii de evenimente tehnice (incidente sau accidente) creste. De asemeni, datorita specificului activitatii de aviatie, odata cu inaintarea in virsta, dezvoltarea complexitatii tehnice de reparare si de intretinere, datorita unor cauze ce pot tine si de mediu, dar si de individ, exista posibilitate cresterii incidentei de eroare.

Desfasurarea activitatii tehnice presupune o multime e riscuri:

- risc de accidente
- risc de viata – atit personal cit si a altora
- risc penal si financiar
- risc sporit in expunerea la boli profesionale.
- risc de expunere la radiatii.

Activitate de exploatare de linie precum si cea de reparatii si intretinere tehnica, de la hangar, sunt numai doua activitatii, de altfel extreme de importante, de care practic depinde viata pasagarilor si a personalului de zbor. Pentru obtinere calificarii de personal tehnic sunt necesari 2-3 ani, insa pentru definitivarea lui, din punctual de vedere psihologic mai necesita inca 2-3 ani. Este extreme de important sa constientizeze ca sintagma : "Las-o, ca merge si asa !" nu este de conceput in aviatie. Orice amanunt netratat cu atentie poate sa fie cauza favorizanta la producerea unui dezastru.

Prin natura meseriei sale personalul tehnic de aviatie este permanent expus la riscuri. Aceasta este datorata si faptului ca practica unei astfel de

meseria se desfasoara indeosebi afara in aer liber, astfel cauzele inbolnavirii pot fi multiple:

- a) Variatii de temperatura in timpul verii sau iernii.
- b) Vintul care in zona aeroportului poate sufla nestingherit deoarece zona trebuind sa fie cit mai lipsita de obstacole naturale sau artificiale, pentru a nu exista posibilitatea de accident.
- c) Activitatea de tura, zi/ noapte, ce duce la dereglarea metabolismului organismului cu consecinte dintre cele mai nefaste pe termen lung.

Cercetarile au dovedit ca munca de noapte, pe perioade lungi de timp genereaza dereglari la nivel hormonal, dereglari care duc la disfunctii ale inimii, astfel ca exista o mare incidenta a bolilor cardiace la personalul tehnic.

- d) Mediul de munca si tipul de substante utilizat in procesul de productie, substante ce pot avea un mare grad de toxicitate.
- e) Nu in ultimul rind, stresul, care apare inevitabil , tinindu-se cont de importanta muncii personalului tehnic, in cea ce priveste siguranta zborului si siguranta pasagerilor.

Imaginati-va ce inseamna, viteza de reactie, capacitatea de intelegere a fenomenului tehnic, fermitatea actului decizional, bazat pe cunoastere, cind avionul este cu pasagerii la bord, motoarele pornite, iar echipajul iti spune ca un anumit aparat a cedat functional. Nimeni, niciodata, un commandant cit de genial ar fi el, nu va pleca din stand, cu avionul in astfel de conditii decit dupa ce va intreba tehnicul despre eventualele consecinte ce pot fi generate de cedarea respective, si-i va obtine aprobarea.

- f) Nivelul de zgomot si de vibratii la pornirea motoarelor, pentru testari si/sau remedieri de defecte sau pur si simplu doar pentru plecarea in cursa.

Multa vreme nu s-a cunoscut relatia intre vibratiile produse de zgomot si degradarea biologica la nivel celular. Se facea asociere, indosebi, intre zgomot si afectarea auzului, lucru ce nu mai trebuie demonstrat, insa vibratiile sunt chiar mai devastatoare ca zgomotul in sine, fiindca nu te poti proteja de ele asa cum se poate in cazul celalalt, cu echipament individual de protectie.

Tehnica de aviatie este intr-o permanenta transformare, modificare, evolutie. Daca acum 15ani comenzile erau actionate mecanic, prin tije si pirghii, acum se zboara sub un nou concept: "fly by wire". Toate comenzile sunt actionate prin semnale electrice supravegheate de calculator. Computerul este mai nou o scula la fel de "normala", in depanarea defectelor, ca si "cheia de 14". Batrini aviatiei sunt maestri in minuirea "cheii de 14" insa le este mai dificila acomodarea cu tastele calculatorului, in

schimb, tinerii care au invatat sa butoneze inainte de a invata sa scrie, au de regula, reactia inverse. E mai simplu sa-l inveti pe un tinar sa minuiasaca scule decit pe un batrin sa invete calculator si implicit limba engleza.

In aceste conditii consideram ca necesar, chiar important, adoptarea unui "Statut al personalului aeronautic tehnic din aviatia civila romana", care sa dea posibilitatea dezvoltatii acestei ramuri a industriei romanesti prin atragerea tineretului ce pot face fata mai usor cerintelor actuale. Astfel este necesar o reglementare legala privind statutul personalului aeronautic tehnic care sa legifereze cu caracter permanent obligatiile, raspunderile, drepturile, conditiile de iesire la pensie si modul de calcul al acestei categorii de personal.

Initiator:

GIURGIU MIRCIU - deputat independent

Giurgiu