

ФБУ «Центральная клиническая больница гражданской авиации», Москва, Россия

СОСТОЯНИЕ СЛУХА У ЛИЦ ПРИЗНАННЫХ НЕГОДНЫМИ К ЛЁТНОЙ РАБОТЕ

Актуальность. Нарушения слуха в последнее десятилетие является основной причиной негодности к лётной работе 85% российских членов лётных экипажей. По мнению зарубежных исследователей, нарушения слуха от производственного шума редко приводят к переводу работника на другую работу или к её потере.

Цель исследования. Провести анализ фактических порогов слышимости у членов лётных экипажей признанных негодными к лётной работе по состоянию органа слуха.

Материалы и методы. Проведен анализ тональной пороговой аудиометрии членов лётных экипажей, признанных в 2015-2017 году негодными к лётной работе по статье, n=114

Результаты. Средний возраст составил 58,2 (95% ДИ: 57,2 – 59,3) лет, средний стаж работы – 34,2 (33,0 - 35,5) лет, общее полётное время – 13998,1 (13014,3 - 14981) часов.

Полученные результаты свидетельствуют об отсутствии на когортном уровне противопоказаний к лётной работе и к работе в условиях авиационного шума, т.к. более чем в 90% регистрировалась первая степень тугоухости, а фактические пороги слышимости не превышали допустимых значений, установленных требованиями авиационных правил.

Лётный состав на момент прекращения работы имеет пороги слышимости в пределах возрастной физиологической нормы слуха, либо они не превышают значений первой степени тугоухости. Вторая степень нарушения слуха, которая по рекомендации ВОЗ считается инвалидизирующей и социально-значимой, у лётного состава определяется в 2% случаев.

Заключение. Решение вопроса о негодности к лётной работе вследствие наличия патологии органа слуха принимается при наличии жалоб работников, которые предъявляются в том случае, когда присоединяется сопутствующая патология не позволяющая продолжать лётную работу, и, как правило, не связано с фактическим состоянием слуха.

Члены лётных экипажей с нарушением слуха могут быть признаны негодными к лётной работе, преимущественно, при повышении порогов слышимости на речевых частотах, что не связано с воздействием внутрикабинного шума. При повышении порогов слышимости на частотах зависящих от воздействия шума (3 и 4 кГц) у членов лётных экипажей длительно сохраняется разборчивость речи, что, как правило, позволяет обосновать индивидуальное экспертное решение о годности к лётной деятельности.