

УДК 378.147:656.071.1

ОСОБЛИВОСТІ ПРОФЕСІЙНОЇ ПІДГОТОВКИ АВІАЦІЙНИХ ФАХІВЦІВ У РОСІЙСЬКІЙ ФЕДЕРАЦІЇ

Олена МОСКАЛЕНКО (Кіровоград)

Постановка проблеми. Трансформація сучасного суспільства Росії породжує теоретичну та методологічну рефлексію змін, що відбуваються в багатьох сферах суспільного життя. Освіта в Росії набуває обертів та вважається достатньо якісною в багатьох країнах. Якість освітніх послуг підтверджується на регулярній основі – навчальні програми в Росії постійно оновлюються та підлягають суворим перевіркам на відповідність стандартам. Перед студентами, які отримують вищу освіту в Росії, відкривається багато можливостей для працевлаштування в різних галузях професійної діяльності. Тому отримання вищої освіти в Росії є підґрунтям швидкого кар'єрного росту та суттєвого внеску у впевнене майбутнє. Однією із найбільш популярних, сучасних та престижних є авіаційна професія.

Аналіз досягнень та публікацій. Наукові розвідки, спрямовані на розв'язання важливих завдань авіації, відображені у працях Д. Л. Котляра, О. М. Онищенко, О. О. Щербаквої, О. П. Квятош, Р. М. Джафарзаде, С. Г. Косачевського, С. Г. Лобаря, Г. В. Асташової, О. О. Рачка, С. М. Зиньковської, В. А. Пономаренка, П. А. Корчемного та ін. З метою вдосконалення професійної підготовки льотно-диспетчерського складу було розроблено Федеральні авіаційні Правила «Вимоги до членів екіпажів повітряних суден, фахівців з технічного обслуговування повітряних суден та працівників із забезпечення польотів (льотних диспетчерів) цивільної авіації» [8], підґрунтям яких слугує стаття 53 Повітряного кодексу РФ, статті 32, 33 та 37 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію для реалізації стандартів та рекомендованої практики ІКАО у відповідності з Додатком 1 «Видача свідоцтв авіаційному персоналу».

Постановка завдання. Завданнями статті є такі: проаналізувати зарубіжний досвід професійної підготовки авіаційних фахівців у Російській Федерації; окреслити вимоги щодо професійної підготовки авіаційних фахівців; виокремити пріоритетні напрями сучасних систем підготовки майбутніх пілотів та диспетчерів у авіаційних навчальних закладах Росії; розкрити особливості педагогічного процесу в рамках міжнародних стандартів.

Виклад основного матеріалу. Авіаційна освіта в Росії триває 5 років. Подібно до України в Росії авіаційна освіта є вищою. Проте, існує

думка, що обов'язкову вищу авіаційну освіту слід відмінити, оскільки вона не відповідає міжнародним стандартам та не має сенсу навчатися 5 років для того, щоб стати пілотом. Це пов'язано з переходом до норм Європи та США, де авіаційна освіта не є вищою. Розвиток цивільної авіації в Росії на сьогодні пов'язаний з серйозною перешкодою – дефіцит кваліфікованих кадрів. Не всі випускники російських льотних навчальних закладів продовжують йти у напрямі працевлаштування за фахом. Кількість випускників не покриває попиту на пілотів та диспетчерів. Іншою проблемою в цивільній авіації Росії є професіоналізм кадрів. Отже, брак льотного складу носить кількісний та якісний характер.

Для того, щоб стати пілотом слід обрати відповідний напрям. Всі льотні навчальні заклади Росії поділяються на цивільні та військові. Академії та училища цивільної авіації слугують для підготовки фахівців-пілотів цивільних перевезень та комерційних організацій (не військового призначення). Якщо кандидат хоче проходити службу у військово-повітряних військах, слід орієнтуватися на військові навчальні заклади, які поділяються на вищі навчальні заклади та середньотехнічні. Від цього залежить термін навчання – 3 або 5 років. З-поміж таких закладів відзначається Єйське військово-авіаційне училище – єдиний в системі вищої професійної освіти Російської Федерації військовий навчальний заклад, який здійснює підготовку фахівців бойового управління та управління повітряним рухом для міністерств та відомств, які мають у своєму складі державну авіацію (Міністерства надзвичайних ситуацій, Федеральної служби безпеки, Міністерства внутрішніх справ) [6]. Підґрунтям практичної підготовки курсантів Єйського військового авіаційного училища слугує досвід навчання фахівців таких навчальних закладів, як Ульяновський університет Міністерства цивільної авіації, Ставропольське вище військово-авіаційне училище, Ворошиловградське вище військово-авіаційне училище штурманів та досвід провідних навчальних закладів Європи та США. Училище було засновано у 1993 році. За рахунок модернізації навчально-тренажерної бази та оптимізації роботи викладацького та інструкторського складів кількість навчальних

місце зросло з 14 до 176, що є великим прогресом.

Федеральне агентство повітряного транспорту (Росавіація) є федеральним органом виконавчої влади що здійснює функції щодо виконання державних послуг та управління державним майном в галузі повітряного транспорту цивільної авіації, використання повітряного простору Російської Федерації, аеронавігаційного обслуговування користувачів повітряного простору Російської Федерації, авіаційно-космічного пошуку та рятування, транспортної безпеки, державної реєстрації прав на повітряні судна та угоди з ними [3]. Федеральне агентство повітряного транспорту підпорядковується Міністерству транспорту Російської Федерації та фінансується за рахунок коштів, передбачених федеральним бюджетом. Отже, це державна організація.

Правовим підґрунтям діяльності Росавіації слугує Повітряний кодекс Російської Федерації [1]. Згідно з цим документом авіація Росії розділена на цивільну, державну та експериментальну. До цивільної авіації віднесено все, що пов'язано з задоволенням потреб громадян та економіки країни. Комерційна цивільна авіація – це виконання транспортних перевезень пасажирів, пошти, вантажу. Авіація, яка використовується з метою виконання функцій держави та державних завдань, кваліфіковано як державну авіацію. Завдання державної авіації, які стосуються Збройних Сил Російської Федерації, інших військ, військових формувань та органів для виконання цих завдань, відносяться до державної військової авіації. Авіація, яка використовується для проведення випробувально-конструкторських, науково-дослідних та експериментальних робіт, а також випробувань авіаційної техніки, належить експериментальній авіації.

З-поміж вищих льотних цивільних навчальних закладів Російської Федерації, які підпорядковані Росавіації, відзначено такі: федеральний державний навчальний заклад вищої професійної освіти «Московський державний технічний університет цивільної авіації», федеральний державний навчальний заклад вищої професійної освіти «Санкт-Петербурзький державний університет цивільної авіації» та федеральний державний навчальний заклад вищої професійної освіти «Ульяновське вище авіаційне училище цивільної авіації (інститут)». Ці установи являють собою інтегровані комплекси, представлені філіалами. Існує також низка федеральних державних автономних навчальних закладів додаткової освіти, які спрямовані на підвищення рівня кваліфікації, до яких віднесені: Архангельський

авіаційний навчальний центр, Північнокавказький навчально-тренувальний центр цивільної авіації, Уральський навчально-тренувальний центр цивільної авіації, Центр підготовки та сертифікації авіаційного персоналу, Комі регіональний центр підготовки авіаційного персоналу, Державний центр «Безпека польотів на повітряному транспорті».

Положення про класифікацію фахівців цивільної авіації кваліфікує такі категорії пілотів [4]: пілот надлегких літальних апаратів; пілот-планерист; пілот-аматор; пілот комерційної авіації; лінійний пілот. В контексті дослідження особливий інтерес викликають такі категорії авіаційного персоналу, як комерційний пілот; пілот багаточленного екіпажу; лінійний пілот; льотний диспетчер. В зв'язку з цим, доцільно окреслити вимоги до зазначених категорій, зведені до основних положень. У розділі 5 Положення про класифікацію фахівців цивільної авіації окреслені основні вимоги до навчання зазначених категорій пілотів.

Власник свідоцтва пілота-аматора, комерційного або лінійного пілота має пройти повний курс навчання в сертифікованих льотних навчальних закладах за спеціальністю «Льотна експлуатація повітряних суден» (спеціалізація «пілот») або пройти курс навчання перепідготовки, підвищення кваліфікації в іншому відомстві, затвердженому державним уповноваженим органом, наприклад, авіаційному навчальному центрі та відповідати вимогам, встановленим щодо льоту. Окремо, комерційні та лінійні пілоти розмежовані за класами. Комерційний пілот – III, II та I класи; лінійний пілот – III, II та I класи відповідно. Що стосується підготовки лінійного пілота, крім окреслених вище вимог, йому слід пройти додаткову підготовку та перевірку техніки пілотування на багатодвигуновому літаку, для експлуатації яких передбачено екіпаж з двох пілотів, а також бути не менше 21 року.

Згідно з Федеральними авіаційними Правилами професійна підготовка льотного складу здійснюється за такими напрямками [8]: початкова підготовка відповідно до стандартів та вимог щодо льотних навчальних закладів; періодична підготовка; підвищення кваліфікації; перепідготовку на тип ПС; підготовка в льотних підрозділах. На нашу думку, початкове льотне навчання – це дуже відповідальний крок майбутнього пілота для його професійної орієнтації. Тому, перед початком навчання слід окреслити мету: отримати кваліфікацію пілота-аматора для особистих потреб або підійти до вибору професійно та отримати кваліфікацію пілота цивільної авіації з перспективою подальшого працевлаштування. Є ще варіант кваліфікації спортивного пілота для участі в

авіаційних клубах. У будь-якому випадку слід оцінити свої можливості та доцільність вибору льотної професії. Теоретичне та практичне навчання однаково важливі для майбутньої професії. Об'єм теоретичного навантаження забезпечує знання, потрібні для прийняття адекватних рішень у повітрі та на землі, в той час, як практичне навчання на літаку формує базові навички в керуванні літаком вдень і вночі; простих та складних метеоумовах; відпрацюванні зльоту та посадки, простого та складного пілотажу; польотів за приладами; польоти за маршрутом, в тому числі з використанням радіотехнічних засобів.

З-поміж важливих документів, які регламентують професійну діяльність та професійну підготовку авіаційних диспетчерів доцільно виокремити «Керівництво з професійної підготовки персоналу УПР ЦА» [5], «Порядок функціонування неперервної системи професійної підготовки, включаючи питання свідомств, стажувань, порядку допуску до роботи, періодичності підвищення кваліфікації керівного та диспетчерського персоналу» [2] та «Вимоги до диспетчерів управління повітряним рухом та парашутистів-інструкторів» [7]. Відповідно до документу [5] методичне забезпечення професійної підготовки диспетчерів здійснюється у таких навчальних закладах Російської Федерації: Академією цивільної авіації, Ульяновським вищим авіаційним училищем цивільної авіації, Красноярським авіаційно-транспортним коледжем цивільної авіації, Санкт-Петербурзьким авіаційно-транспортним коледжем цивільної авіації, державним науково-дослідним інститутом «Аеронавігація» у частині освоєння нових технічних систем та засобів ОПР; головному центрі планування потоків повітряного руху в частині персоналу планування повітряного руху, сертифікованими авіаційними навчальними центрами, підприємствами з використання повітряного руху та УПР, їх філіалами, авіапідприємствами з питань контролю рівня та підтримання кваліфікації персоналу УПР. До персоналу УПР висувається низка вимог, з-поміж яких основними є [5; 7]: російське громадянство (цей пункт відсутній у нових правилах [7]); вік не менше 18 років на момент отримання початкового допуску до роботи; середня спеціальна освіта (для керівників польотів – вища спеціальна освіта); відповідний сертифікат щодо володіння англійською мовою для персоналу, який працює в пунктах, де УПР здійснюється англійською мовою; фізичні та психофізіологічні якості згідно з вимогами; дисциплінованість та відповідальність; знання в таких галузях [7]: 1) документи, які регламентують діяльність диспетчера; 2) принципи, використання та обмеження

обладнання УПР; 3) аеродинаміка та льотно-технічні характеристики ПС; 4) розуміння та інтерпретація метеоінформації 5) основні положення аеронавігації, навігаційних систем та візуальних засобів; 6) терія та практика УПР; 7) практичні методи забезпечення безпеки польотів при УПР; досвід (висновок диспетчера-інструктора щодо допуску до самостійної роботи та висновок диспетчера-інструктора диспетчерського тренажера).

Курсанти вищезазначених навчальних закладів, які успішно закінчили навчання, мають право пройти стажування, після закінчення якого вони отримують [5]: свідоцтво диспетчера, кваліфікаційну позначку, III клас, початковий допуск до УПР. Для отримання подальших кваліфікаційних позначок диспетчерів знову направляють у вищезазначені установи, де вони проходять спеціалізовані курси за такими напрямками: диспетчер аеродрому; диспетчер підходу; диспетчер посадки з використанням посадочного радіолокатора; диспетчер району Єдиної системи ОПР. На виконання міжнародних польотів потрібно пройти спеціалізовані курси та скласти іспит, після якого диспетчер отримує сертифікат, який уповноважує його здійснювати професійну діяльність англійською мовою. Початковий допуск до роботи дозволяється за таких умов: кандидат має диплом, який дає право на отримання свідомства диспетчера та допуску до стажування на робочому місці; успішно пройшов стажування з УПР та тренажерне навчання; продемонстрував рівень знань не нижче оцінок для диспетчера III класу; диспетчер-стажер пройшов дві перевірки (перша – 2 години на робочому місці та друга – 3 години на тренажері).

Висновки. Отже, проаналізувавши нормативно-правову базу Російської Федерації, та, ознайомившись з російською системою підготовки авіаційних фахівців, виокремимо пріоритетні положення впровадження перспективних ліній у професійну систему навчання українських пілотів та диспетчерів. Система навчання авіаційних фахівців у Росії багато в чому схожа з українською. Насамперед, це стосується надання статусу вищої освіти авіаційним фахівцям. Проте, слід зазначити, що в Росії більше льотних навчальних закладів, ніж в Україні. З розширенням міжнародних відносин зростає кількість повітряних перевезень. Тому, доцільно розширювати ринок підготовки авіаційних кадрів. В Росії спостерігається тенденція до дефіциту кадрів, в той час, як в Україні існує проблема безробіття авіаційних фахівців. Це відкриває нові горизонти для подальшого плідного співробітництва між країнами. Проблема підготовки для обох країн полягає також у самій системі навчання, яка на

наш погляд є певною мірою «незграбною». Це проявляється в тому, що спочатку пілот навчається 4–5 років у державному навчальному закладі, а потім ще 5–6 місяців проходить перепідготовку в авіакомпанії. Для ефективного функціонування системи доцільно оновити та покращити матеріально-технічну базу льотних навчальних закладів згідно зі структурою авіаційного парку країни. Виходячи з цього, зрозумілим є те, що кращих пілотів отримують авіаційні компанії, які тісно співпрацюють з льотними навчальними закладами, надають матеріально-технічне забезпечення для навчання пілотів та диспетчерів.

БІБЛІОГРАФІЯ

1. Воздушный кодекс Российской Федерации : Федеральный закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ. – М. : Федеральная авиационная служба России, 1997. – 98 с.
2. Об утверждении порядка функционирования непрерывной системы профессиональной подготовки, включая вопросы освидетельствования, стажировки, порядка допуска к работе, периодичности повышения квалификации руководящего и диспетчерского персонала: Приказ № 93 от 14.04.2010г. Министерства транспорта Российской Федерации. – М. : Министерство транспорта Российской Федерации, 2010.
3. Положение о Федеральном агентстве воздушного транспорта – М. : Постановление Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 396.
4. Положение о классификации специалистов гражданской авиации Приложение № 2 к Сборнику

«Безопасность полетов, сертификация и лицензирование» – 1998.

5. Руководство по профессиональной подготовке персонала ОВД ГА : Распоряжение № 19-р от 1.02.2000 г. – М. : Федеральная служба воздушного транспорта России.

6. Третьяков С. Н. Анализ практической подготовки курсантов авиационных вузов и пути ее совершенствования // Историческая и социально-образовательная мысль / С. Н. Третьяков. – № 3 (5). – 2010. – С. 115–118.

7. Федеральные авиационные правила «Требования к диспетчерам управления воздушным движением и парашютистам-инструкторам» : Приказ № 216 от 26.11.2009 г. Министерства транспорта Российской Федерации. – М. : Министерство транспорта Российской Федерации, 2009.

8. Федеральные авиационные правила «Требования к членам экипажей воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации»: Приказ Минтранса России № 147 от 12.09.2008. – М. : Минтранс России, 2008. – [Электронный ресурс]: режим доступа: http://crown-airforce.narod.ru/fap/fap147_00.html

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРА

Москаленко Олена Іванівна – кандидат педагогічних наук, доцент кафедри іноземних мов Кіровоградської льотної академії Національного авіаційного університету.

Коло наукових інтересів: підготовка авіаційних фахівців до виконання професійних дій в екстремальних ситуаціях; використання інтерактивних методів в процесі навчання професійно орієнтованих дисциплін в льотних навчальних закладах.

УДК 371.01

ВОЗМОЖНОСТИ ГУМАНИТАРНОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ СРЕДЫ В ОРГАНИЗАЦИИ СЕТЕВОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ СУБЪЕКТОВ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Наталья МИХАЙЛОВА, Ирина МЕЩЕРЯКОВА (Оренбург)

Современный период развития России четко обозначил необходимость обновления основных приоритетов в области образования в соответствии с мировыми тенденциями. Информатизация современного общества невозможна без информатизации образования, это означает создание специфической гуманитарной информационно-образовательной среды (ГИОС) в каждом образовательном учреждении.

Впервые вопрос о необходимости целенаправленного проектирования

информационной среды образовательного учреждения был поставлен теми школами, которые в конце 90-х годов активно внедряли средства информационных и коммуникационных технологий (ИКТ) в учебный процесс. Под информационной средой понимался полный набор условий для технологической переработки и эффективного использования знаний в виде информационного ресурса. Вместе с этим вопросом рассматривались и другие, например, что входит в состав информационной среды школы, каковы