

## НАВЧАЛЬНО-ТРЕНУВАЛЬНІ ЦЕНТРИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ЯК ОСОБЛИВИЙ ТИП СПОРУД

У статті розглянуто історію розвитку навчально-тренувальних центрів як особливих типів споруд.

Ключові слова: навчально-тренувальний центр цивільної авіації.

**Актуальність теми.** Навчально-тренувальний центр цивільної авіації – споруда, яка вміщує в собі кілька типів споруд, таких як: навчальний заклад і тренувальний центр, основним завданням яких є: підготовка, перепідготовка, постійне підтримання професійного рівня та підвищення кваліфікації льотного та інженерно-технічного персоналу, організація та проведення тренувань льотного та інженерно-технічного персоналу на тренажерах і повітряних судах (ПС), підготовка льотного та інженерно-технічного персоналу з питань забезпечення безпеки польотів, авіаційної безпеки.

Історія виникнення та розвитку навчально-тренувальних центрів тісно пов'язана з історією цивільної авіації.

Навчально-тренувальні центри змінювали свої функції та конфігурацію залежно від потреб цивільної авіації. Цивільна авіація розвивалася небаченими темпами. Для того, щоб стати одним з популярних видів пасажирського транспорту, що затьмарив залізничний, авіації було потрібно всього шість десятиліть. Авіапасажири з'явилися у 1908 році, перший авіавантаж був доставлений у 1910 році, перший чартерний рейс був здійснений у 1911 році, перша авіакомпанія, що перевозила пасажирів за розкладом, – у 1914 році, перша стюардеса – у 1930 році, авіамаршал – у 1968 році.

Первинно навчально-тренувальні центри були частиною аероклубів. 1910 рік – аероклуб Франції видав першу у світі ліцензію пілота. У число перших 16-ти дипломованих льотчиків не потрапив Шарль Возен (перший француз, що піднявся у повітря на літаку), але увійшли п'ять чоловік, які взагалі ніколи не літали. У тому ж році ліцензію пілота уперше отримала жінка – французька Еліз Дерош (у списку Аероклубу вона знаходиться на 36-му місці).

У перші роки свого існування авіаційні школи готували не лише льотчиків, а й інших авіаційних фахівців.

Спочатку льотна діяльність авіаторів будувалася практиками льотного навчання на стихійній основі. Кожен інструктор при навчанні льотній майстерності діяв, як умів. Найчастіше роль інструктора зводилася до виявлення в учнів льотних якостей, і їх загибель у самостійних польотах

вважалася «природним відбором», закономірністю. Незважаючи на те, що вже у ці роки при підготовці до льотної діяльності була введена теоретична підготовка, деякі авіаційні практики стверджували, що «курс авіації переважно практичний, де теорія, що викладається в міру, не перетворюється на науковий баласт», що льотчик «має бути практиком авіаційної справи» і що літаками «управляють інстинктивно».

З плином часу та змінами у потребах цивільної авіації змінювалася і структура навчального центру.

**Постановка проблеми.** Сьогодні існує потреба вивчення історії розвитку навчально-тренувальних центрів цивільної авіації для подальшого формування їх мережі.

**Мета статті.** Метою статті є аналіз розвитку навчально-тренувальних центрів цивільної авіації.

**Основний текст.** З 1909 р. почався справжній зліт європейської авіації. Його ознаменували три важливі події: у липні переліт Блеріо через Ла-Манш, у серпні – великі змагання у Реймсі, у вересні-жовтні – відкриття першого авіаційного салону в Парижі.

Тренувальні центри цивільної авіації на початку ХХ століття були частиною аероклубів, що функціонували як спортивні аероклуби, так і навчальні центри, які видавали ліцензії пілотам цивільної авіації. Таке явище відбувалося через те, що в той час відбувалося становлення авіації у світі, кількість повітряних судів була невелика, і вони тільки починали завойовувати своє місце у транспортній системі, саме тому випускалася невелика кількість пілотів для управління цими судами. Перші літаки були розраховані на одного, а потім на двох пілотів. У 1912 році з'явилися літаки, які мали змогу брати на борт перших пасажирів, кількість пасажирів була невелика, саме тому авіаційний транспорт не був вигідний. У необхідності вирішення цієї проблеми знайшовся варіант, який задовольнив потреби людини у літаках і вигідність самих літаків – перевезення пошти. Пошта не була неважка, та завдяки літаку у декілька разів скоріше можна доставити листа, ніж на інших видах транспорту.

Перший у світі аероклуб «Аероклуб Франції» народився в 1898 році, який став моделлю для Організації світової авіації. У всьому світі Аероклуб Франції виявив таланти і дав їм можливість прийти і покорити небо. Таким чином, піонери завоювання повітря: Сантос-Дюмон, брати Райт, Блеріо і Фармана, отримали від президента Аероклубу ліцензію першого у світі пілота цивільної авіації. Список із 16 володарів ліцензій був опублікований в алфавітному порядку.

Народжений Аероклуб Франції оголосив про матеріалізацію однієї з найстаріших мрій людства – покорити небо.

Після відкриття першого навчального закладу цивільної авіації, який мав форму аероклубу, розпочалася ера конструювання перших експериментальних навчальних тренажерів.

Основна функція авіаційних тренажерів – моделювання польоту (штучне створення умов польоту). Перше відоме облаштування моделювання польоту мало допомогти пілотам опанувати перший найпопулярніший літак – моноплан Антуанетти. Повнорозмірна модель «Тренажер Антуанетти» знаходиться у фойє Авіаційного Навчального Центру в Тулузі, Франція. Ряд експериментальних навчальних пристроїв розвивалися впродовж Першої Світової Війни. Деякі, подібно до більш раннього тренажера Антуанетти 1909, були для викладання теорії польоту.

Перший у Великобританії Аероклуб був заснований у 1901 році Франком Хеджес Батлером, його дочкою Вірою та високоповажним Чарльзом Роллсоном (одним із засновників Роллс-Ройс). В клубі створили свою конституцію, яка була присвячена «заохоченню повітроплавання». Клуб знаходився на 119 Пікаділлі-стріт і проіснував до 1961 року. У 1909 році клуб був удостоєний Королівського префікса. З 1910 року він видавав сертифікати авіаторам, які були міжнародно визнані відповідно до Міжнародної авіаційної федерації (FAI), до якої належав аероклуб як представник Великобританії. Матеріальну частину в аероклубі складали вісім аеропланів: два біплани системи «Фарман», біплан системи «Соммер», три моноплани системи «Блеріо», два моноплани системи «Антуанетт». 14 листопада 1910 р. відбувся перший навчальний день.

Після втрати Королівським аероклубом приміщення на Пікаділлі у 1961 році клуб був перенесений в Лансдаун до 1968 року. Потім він переїхав на короткий час у сучасну будівлю на 94 Пелл-Мелл-стріт, перш ніж перейти до Служби Організації Об'єднаних клубів, у будівлю на 116 Пелл-Мелл-стріт.

Сьогодні Королівський аероклуб, як і раніше, є національним керівним і координуючим органом повітряного спорту і цивільної авіації.

Після створення королівського аероклубу у Великобританії починається розмежування спортивної та цивільної авіації, аероклуби та навчальні центри стають окремими закладами.

Також відомою у Британії є школа пілотів «Brooklands», яка має унікальну історію. «Brooklands» була одним з головних центрів для навчання пілотів аж до початку Першої Світової Війни. У 1920-1930 рр. більше сотні чоловіків і жінок вивчилися тут літати. Аеродром також став регулярним місцем зустрічі для повітряних показів і відкритих днів. Будівлю клубу проектував молодий Британський архітектор. Клуб відкрився у травні 1932 р. як новий соціальний центр для льотчиків «Brooklands».

Паралельно з відкриттям навчальних центрів розвивається літакобудування. 15 липня 1916 року в Сіетлі Боїнгом була заснована компанія «The Pacific Aero Products Company». 9 травня 1917 року компанія була перейменована в «Boeing Airplane Company». При компанії утворюються навчально-тренувальні центри, які навчають пілотів управлінню повітряними судами типу «Boeing».

Утворюються перші авіакомпанії KLM – «Королівські Нідерландські Авіалінії» (заснована 7 жовтня 1919 року). Вона є найстаршою авіакомпанією у світі, яка продовжує працювати під первинною назвою. Під час Другої світової війни компанія тимчасово припиняла діяльність у Європі, проте продовжувала діяльність у Карибському регіоні. Всі авіакомпанії використовували певні типи літаків, на яких потрібно було навчати пілотів, саме тому при них виникали спеціалізовані навчальні центри.

У 1947 році в Канаді утворюється компанія «CAE», яка займається конструюванням авіаційних тренажерів. «CAE» проводить навчання пілотів на більш ніж 115 комплексних тренажерів, створює більше ніж 24 власних тренувальних центрів, обслуговуючих близько 3500 авіакомпаній-експлуатантів повітряних судів, і виробниками по всьому світу. CAE буде в Далласі навчальний центр, який є найбільшим у світі (426 000 кв.м).

Навчально-тренувальні центри CAE: Амстердам (Нідерланди); Бангалор (Індія); Брюссель (Бельгія); Шарлотта (США); Даллас (США); Дубаї (Об'єднані Арабські Емірати); Куала-Лумпур (Малайзія); Мадрид (Іспанія); Майамі (США); Монреаль (Канада); Москва (Росія); Фенікс (США); Рим (Італія); Санпауло (Бразилія); Сингапур (Сингапур); Торонто (Канада); Ванкувер (Канада).

В 1970 році утворюється гігант літакобудування компанія «Airbus», яка починає розвивати мережу навчальних центрів для пілотів у світі. Авіаційні учбові заклади поступово розширилися від початкового центру в Тулузі, встановлюють в 1972, в Майамі в 1986 а потім в Пекіні в 1996.

**Висновки.** Аналізуючи сучасний стан цивільної авіації в Україні, можна відмітити, що сьогодення характеризується періодом становлення галузі, саме тому питання підготовки пілотів цивільної авіації та авіаційних спеціалістів актуальне як ніколи. Для продуктивного навчання авіаційних спеціалістів необхідно створити мережу спеціалізованих навчально-тренувальних центрів. Вивчення досвіду розвитку навчально-тренувальних центрів цивільної авіації є дуже цінним з точки зору формування мережі навчально-тренувальних центрів.

**Список використаної літератури**

1. Куликов В. Про літак С-16 // Моделіст-Конструктор. – 1991. – №11.
2. Синіцин з журналу // ВПС. – 2008. – № 82.
3. Полянський П.Б. Всесвітня історія. 1914-1939: Підручник для 10-го кл. загально-освіт. навч. закл.- К.: Генеза, 2002 – 288 с.
4. <http://ww1.milua.org>
5. <http://www.airbus.com>
6. <http://www.aviationancestry.com>
7. <http://ru.wikipedia.org>
8. Большая Советская Энциклопедия. Гл. ред. А.М. Прохоров. Изд 3-е. М., «Советская Энциклопедия», 1975. – Т.10. Отоми – Пластырь. – 1975. – 648 с.
9. <http://www.bestaviation.net>
10. <http://www.cae.com>

**Аннотация**

В статье рассмотрена история развития учебно-тренировочных центров гражданской авиации как особых типов сооружений.

Ключевые слова: учебно-тренировочный центр гражданской авиации.

**Annotation**

In the article reviews the history of the development of educational-training center of civil aviation asspecial types of structures.

Keywords: educational-training center of civil aviation.