РОЗДІЛ І. ПРОБЛЕМИ ПОРІВНЯЛЬНОЇ ПЕДАГОГІКИ

УДК 378.048.2

Красножон Валентина
Кіровоградська льотна академія
Національного авіаційного університету
ORCID ID 0000-0002-9923-3933

РОЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО АГЕНСТВА В СТАНОВЛЕННІ ПРОФЕСІЙНОЇ ПІДГОТОВКИ ДИСПЕТЧЕРІВ У США

У статті розглянуто функціональний апарат Федерального Авіаційного Агентства (FAA) США, а також підкреслено його визначний вплив на формування американської авіаційної галузі. Виявлено закономірності становлення FAA як державного регулювального органу в сфері діяльності цивільної авіації. Використано загально-теоретичні методи дослідження, зокрема аналіз, синтез і порівняння. Особливу увагу зосереджено на структурі FAA, насамперед, Організації Авіаційного Руху (Air Traffic Organization ATO), академії FAA, навчальному інституті й технічному центрі. Досліджується освітня діяльність академії FAA, навчального інституту і технічного центра, як лідерів у сфері FAA, а також їх основні характеристики і організаційні принципи навчання авіаційних кадрів.

***Ключові слова**: Федеральне Авіаційне Агентство (FAA), професійна авіаційна підготовка, авіаційні фахівці, Звід Федеративних Правил США, академія FAA, авіаційна галузь США.*

Постановка проблеми. Світові інновації, технічний прогрес, а також значний розвиток інформаційно-комунікаційних технологій дають привід стверджувати про значні зміни в сучасній авіаційній освіті. Проблема підвищення рівня авіаційної освіти зумовила посилення інтересу до порівняння варіантів освіти в різних країнах, зокрема України і США.

Америка як всесвітньо визнаний лідер авіаційної освіти акцентує увагу саме на визначній ролі Федерального Авіаційного Агентства в становленні, розвиткові і вдосконаленні зазначеної галузі. Саме тому необхідно визначити і втілити нагромаджений провідний досвід США в авіаційну освіту України з метою подальшого вдосконалення професійної підготовки авіаційних диспетчерів.

Метою статті є визначення ролі Федерального Авіаційного Агентства в становленні авіаційної галузі, а саме його визначного впливу на розвиток і вдосконалення професійної підготовки майбутніх диспетчерів. До актуальних завдань також належить ознайомлення зі структурою, організацією, підрозділами, законодавчою базою Федерального Авіаційного Агентства з метою подальшої апроксимації в авіаційну систему освіти України. Доцільно також буде проаналізувати позитивні ідеї американського досвіду, які можна застосувати у процесі підготовки майбутніх авіаційних диспетчерів у вітчизняних вищих навчальних закладах.

Методи дослідження. У статті використані загальні теоретичні методи дослідження, зокрема аналіз, синтез і порівняння.

Аналіз актуальних досліджень. Науковці вивчали низку аспектів щодо професійної підготовки фахівців авіаційної галузі (М. І. Рубець, А. П. Бамбуркін, О. В. Задкова, О. М. Керницький, Є. В. Кміта, Ю. М. Руденко, Т. О. Ковалькова, І. Л. Смирнова, О. Г. Калініна, І. Б. Файнман, І. М. Глухих, А. С. Макаренко, В. В. Плохіх, Ю. М. Руденко, К. В. Суркова, О. В. Ковтун, В. А. Колосов, П. А. Корчемний, Я. С. Мандрик). Велику увагу приділено проблемі професійної підготовки льотно-диспетчерського складу (Р. М. Макаров, С. М. Неділько, О. В. Гарнаєв, Л. П. Гримак, М. М. Громов, В. Ф. Жернаков, В. Л. Марищук, В. Д. Шандриков, Г. С. Пащенко, В. В. Півень, Л. М. Зеленська, Т. В. Тарнавська, В. Л. Асріян, О. О. Кушнір, Ю. В. Щербина, С. В. Щербина, Ю. К. Александровський, І. М. Буцик, Д. С. Сіненко). Попри численну бібліографію, конкретно визначена система професійної підготовки фахівців авіаційної галузі в США була схарактеризована недостатньо, і тому всі вектори проблематики вказують на необхідність її розкриття.

Виклад основного матеріалу. Метою сучасної освіти є підготовка професіональних фахівців із високим рівнем конкурентоспроможності. Однак досконале функціонування освітньої галузі можливе лише за допомогою сприяння державного апарату, саме цю думку чітко засвідчує передовий американський досвід, а саме діяльність Федерального Авіаційного Агентства в сфері підготовки майбутніх фахівців.

Із самого початку було зрозуміло, що повітряні судна (ПС) не можуть досягти повної міри в межах удосконалення безпеки без підтримки Федерального Управління. Саме тому 20 травня 1926 року Конгрес прийняв Закон про повітряну торгівлю. Цей закон було затверджено з метою заохочення авіаційної комерції, видання та приведення у виконання правил повітряного руху, ліцензування пілотів, сертифікації ПС, заснування повітряних маршрутів, управління і підтримання засобів аеронавігації. Новий авіаційний відділ був створений у Міністерстві Торгівлі, основною місією якого було забезпечення нагляду за авіаційною промисловістю. Міністерство Торгівлі зробило значний внесок як у розвиток авіаційних засобів зв’язку, так і у введення радіомаяків, як ефективного засобу навігації. Оскільки все більше літаків були обладнані для здійснення радіопереговорів, саме тому замість сигнальників на льотних полях почали з’являтися радіо-обладнані вишки управління повітряним рухом.

У 1934 році Аеронавігаційна галузь дала поштовх для створення Бюро авіаційної торгівлі. Протягом цього часу Бюро авіаційної торгівлі об’єднало три авіалінії і спонукало їх до створення перших трьох підприємств управління повітряним рухом (УПР) на базі заснованих повітряних трас (Нью Йорк, Нью Джерсі; Клівленд, Огайо; Чікаго, Іллінойс). Згодом Бюро авіаційної торгівлі перейняло відповідальність управління центрами і продовжило вдосконалення підприємств УПР.

Коли Бюро було присвоєно контроль над центрами, 15 робітників найняли на роботу, які стали першими авіаційними диспетчерами [1].

Доцільно зазначити про прийняття Закону про цивільну авіацію, згідно з яким контроль цивільної авіації передавався в незалежний орган під назвою Управління Цивільної Авіації (Civil Aeronautics Authority – CAA). Пізніше відбулося розділення CAA на дві організації: Керівництво Цивільною Авіацією (Civil Aeronautics Administration – CAA) і Комітет Цивільної Авіації (Civil Aeronautics Board – CAB), що дало змогу ефективно розподілити виконання нових функцій в авіації.

Друга Світова Війна зробила значний технічний внесок у розвиток авіаційної промисловості. Розвиток системи радарів, наприклад, призвів до втілення цієї технології в роботу диспетчерів УПР.

Своєчасний Федеральний закон про авіацію 1958 року започаткував незалежний орган, що називався Федеральним Авіаційним Агентством (Federal Aviation Authority – FAA). При цьому FAA було надано повний контроль над спільною військово-цивільною системою аеронавігації і УПР, з цього почався значний розвиток відокремленої системи ОПР [1; 9].

Для керування зростаючого потоку ПС, FAA презентувало в 1982 році план Державної Системи Організації Повітряного Простору (National Airspace System – NAS), що також мав вагоме значення у становленні й розширенні галузі обслуговування повітряного руху (ОПР). Новий план потребував модернізації системи УПР по маршруту і обслуговування підходу, а також удосконалення станції служби забезпечення польотів, введення актуальних змін у систему ведення радіообміну й систему нагляду повітря-земля [1].

Саме за сприяння FAA було впроваджено напівавтоматизовану систему УПР, засновану на поєднанні радара і комп’ютерних технологій [1; 2]. За допомогою автоматизації певних шаблонних завдань система дозволила авіаційним диспетчерам більш ефективно сфокусувати увагу на життєво необхідних завданнях забезпечення ешелонування ПС. Інформація з’являлася в межах контролю диспетчера, забезпечуючи ідентифікацію ПС, при цьому диспетчеру надавалась інформація про шляхову швидкість ПС, що летів відповідно до радіо маяків. Не зважаючи на свою ефективність, система вимагала вдосконалення, щоб кількість ПС росла не швидше, ніж технічний прогрес. Для керування зростаючого потоку ПС, FAA презентувало в 1982 році план Державної Системи Організації Повітряного Простору (National Airspace System – NAS). Новий план модернізував систему УПР по маршруту й обслуговування підходу, а також удосконалив станції служби забезпечення польотів, ввів актуальні зміни в систему ведення радіообміну й систему нагляду повітря-земля [1; 2].

На даний момент FAA є структурним підрозділом міністерства транспорту США. Штаб-квартира знаходиться в Сіетлі, штат Вашингтон.

У структуру FAA входять такі центри управління, як аеропорти, організації авіаційного транспорту, оцінка і аудит, авіаційна безпека, головне юрисконсультство, громадянські права, комерційні авіаційні перевозки, зв'язок, фінанси і менеджмент, закупки і бізнес сервіс, фінансове обслуговування, інформація і технології, регіональні та центральні операції, урядові і промислові справи, управління людськими ресурсами, наступне покоління, політика й міжнародні справи та оточуюче довкілля, безпека та захист від небезпечних матеріалів [9]. Організація авіаційного руху (Air Traffic Organization – ATO) – це оперативний підрозділ FAA, він несе відповідальність за забезпечення безпечного й ефективного аеронавігаційного сервісу в межах 32,5 млн. квадратних миль повітряного простору. Організація авіаційного руху працює з комерційною і приватною авіацією і військовим сектором. При цьому на службі знаходиться 35 тисяч авіаційних диспетчерів, техніків, інженерів і обслуговуючого персоналу [5; 3].

Разом із центрами управління FAA включає в себе регіональні офіси, а саме службу сертифікації ПС, регіональні аеропортові представництва, районні відділення льотних стандартів, виробництва ій районні відділи інспекцій, групи оцінки ПС, міжнародні місцеві відділення, сертифікація льотних стандартів, регіональні відділення, аеронавігаційний центр Майка Монроні (Mike Monroney Aeronautical Center MMAC), академія FAA, керівництво FAA і навчальний інститут (FAA Leadership and Learning Institute FLLI), центр логістики і технічний цент Вільяма Хьючеза (William Hughes Technical Center WHTC) [5].

MMAC є основною базою тренувань FAA, включає в себе Академію FAA, центр логістики й забезпечує численну кількість послуг безпеки і бізнес підтримки. Академія FAA забезпечує технічні і організаційні тренування й розвиток трудових ресурсів і авіаційного суспільства. Авіаційні диспетчери і бажаючі стати авіаційними диспетчерами, проходять тренування саме тут. Курси Академії мають різні критерії прийому, при чому абітурієнт має право на навчання на основі курсів. Навчальний план академії FAA охоплює різноманітні спеціальності, включаючи ОПР, технічні операції і електроніку, льотні стандарти, сертифікацію ПС, розвиток процедур польотів по приладам, розвиток системи управління, підготовка інструкторів, авіаційна англійська мова [5; 6]. Академія виконує такі функції, як розвиток і проведення тренувальних курсів, планування, підтримання і управління тривалістю навчальних систем, забезпечення управлінням тренувальних програм і консультативних сервісів. Академія навчає як персонал FAA, так і міжнародних учасників із 172 країн світу. Академія отримала акредитацію від Північно Центральної Асоціації коледжів та шкіл (North Central Association (NCA) of Colleges and Schools). Вона стала першою федеральною невійськовою тренувальною організацією, акредитованою Північно Центральної Асоціації коледжів та шкіл [5]. Академія FAA, Аеропорти і

Міжнародний Тренувальний Відділ (International Training Department (AITD)) забезпечують тренування, суміжні послуги всесвітньому авіаційному суспільству і підтримують ICAO. AITD розробляє, проектує і доставляє технічні підготовчі матеріали для міжнародних авіаційних службовців, а також забезпечує споріднені підготовчі послуги, зокрема оцінку рівня підготовки й консультації. Доступні курси з авіаційної безпеки, обладнання повітряних трас, ОПР, аеропорти, авіаційна безпека, удосконалення викладання, розвиток управління і авіаційна англійська мова [4; 5; 6].

Центр логістики – це сертифікована організація, що забезпечує консультування, інженерну допомогу, ремонт, розповсюдження і технічну підтримку служби обслуговування повітряного руху в США і 44 інших країнах.

FLLI – це новий, керівний центр розвитку FAA. FLLI підтримує лідерів FAA за допомогою підготовки до направлення робочої сили через необхідності, що постійно розвиваються. У той самий час виконує й основну місію FAA, а саме підтримання найбезпечнішого в світі повітряного простору [1; 2].

Технічний центр Вільяма Хьючеза – це лідер у сфері досліджень, розвитку, тестування й оцінки авіаційної галузі. Програми даного центр включають тестування і оцінку якості ОПР, комунікації, навігації, аеропортів, надійності ПС і безпеки. Крім того, вищезгаданий центр – це активний і перспективний розробник інноваційних авіаційних систем і концепцій розвитку нового обладнання і програмного забезпечення УПР, а також удосконалення існуючих систем і процедур.

Щодо галузевих підрозділів, то в межах FAA Служба Льотних Стандартів (Flight Standards Service) сприяє безпечним авіаційним перевезенням з допомогою встановлення стандартів для сертифікації і нагляду за пілотами [1], операторами повітряного транспорту, авіаційними агентствами і кандидатами на посади. Служба Льотних Стандартів відповідає за безпеку цивільних льотних ВС і авіаційної комерції.

У межах своєї місії безпеки FAA сприяє, забезпечує й санкціонує широкий спектр тренувань і тестувань для всіх зацікавлених людей від аматорів до сертифікованих працівників. Тренування включають такі програми, як початкова академічна програма підготовки авіаційних диспетчерів, технічна тренувальна програма сертифікації ПС, тренувальні стандарти промисловості FAA, підготовка пілотів, тренування авіаційних диспетчерів, районне відділення льотних стандартів. Тестування включають такі практики, як практичні тестові стандарти для авіаторів, приклад тесту для авіаторів на перевірку знань, довідник тестів на перевірку знань для авіаторів [6].

Між тим, FAA уповноважене сприяти авіаційній безпеці і встановлювати авіаційні стандарти безпеки для ЦА. Цих цілей FAA досягає з допомогою Зводу Федеративних Правил США (Code of Federal Regulations – CFR) [3], що являє собою кодифікацію загальних і постійних правил, виданих Міністерствами і відомствами Уряду США. Інструкція розділена на 50 різних

кодексів, що називаються однойменно і представляють широку сферу тем відповідно до норм Федерального Управління Цивільною Авіацією FAA. Інструкція включає в себе всі аспекти ЦА від того, як здобути льотну ліцензію до обслуговування ВС. Титул 14 Зводу Федеративних Правил ЦА, розділ 1 Федеральне Управління Цивільною Авіацією (Federal Aviation Administration), розділений на підрозділи A-N [3].

Як зазначено, інструкції FAA, що визначають рух ПС сьогодні включає в себе Підпункт 14 (Title 14) CFR. Існує 68 інструкцій, об'єднаних у три томи під назвою Підпункт 14 «Аеронавтика і Космос» (Aeronautics and Space) і стосуються FAA. Наступний четвертий том складається з двох розділів, перший включає апарат міністра, Міністерство Транспорту (Авіаційні протоколи), другий стосується авіаційних комерційних перевезень, FAA, Міністерства Транспорту. П'ятий сфокусований на NASA і стабілізації системи авіаційних перевезень. Ці 68 інструкцій можна розділити на три категорії – адміністративну, сертифікат льотної придатності, функціонування льотної придатності [3].

Закцентуємо увагу на томах 1, 2, 3 Підпункт 14 CFR (Аеронавігація і Космос), а саме розділ 1 FAA. Розділ 1 FAA розділений на підрозділи від A до N, на чому ми зупинимося детальніше. Кожен підрозділ має назву й відповідну букву і у свою чергу складається з відповідних підпунктів.

Підрозділ A називається визначення і загальні вимоги, і включає 3 підпункти, а саме визначення і абревіатури, загальні вимоги й системи управління безпекою [8].

Підрозділ B – процедурні норми. Він охвачує 6 підпунктів, зокрема загальні процедури нормоутворення, дослідницькі процедури і процедури приведення у виконання, правила впровадження рівного доступу до закону правосуддя від 1980 року, адміністративні вимоги поряд із законом про федеральні громадські правопорушення, розгляд судових справ, що стосуються аеропортів із федеральною допомогою, процедури опротестування і контрактні суперечки.

Підрозділ C – ПС включає 17 підпунктів, у тому числі процедури сертифікації для виробів і екземплярів, стандарти льотної придатності (класи нормальних, корисних, маневрених, ПС місцевих авіаліній), стандарти льотної придатності (транспортний клас ПС), продовження льотної придатності і вдосконалення безпеки для транспортного класу ПС, стандарти льотної придатності (нормальний клас гвинтокрилів), стандарти льотної придатності (транспортний клас гвинтокрилів), стандарти льотної придатності (стандартний аеростат із ручним управлінням), стандарти льотної придатності (двигуни ПС), дренаж паливної системи й вимоги до виділення продуктів згорання з відпрацьованими газами для турбінних силових двигунів ПС, стандарти льотної придатності (повітряний гвинт), стандарти шуму (тип ПС і сертифікація льотної придатності), директиви

льотної придатності, обслуговування (превентивне обслуговування, відновлення й перебудова), ідентифікація і реєстраційне маркування, реєстрація ПС, вимоги щодо реєстрації і маркування для малих безпілотників, запис назв ПС і охоронних документів.

Підрозділ D – авіаційні працівники. Включає 5 підпунктів: тренажерна льотна підготовка: первинна приладна і продовження кваліфікації і використання, сертифікація (пілоти, льотні інструктори, наземні інструктори), сертифікація (члени екіпажу і інші пілоти), сертифікація (авіатори не пілоти), сертифікація (авіатори, не члени екіпажу), медичні стандарти і сертифікація.

Підрозділ E – повітряний простір. Включає 3 підпункти: призначення класів A, B, C, D і E і льотних площадок, маршрути ОПР і точки доповіді, повітряний простір спеціального призначення, безпечне, ефективне використання і оборона повітряного простору придатного для польотів.

Підрозділ F – повітряний транспорт і загальний правила експлуатації. Нараховує 9 підпунктів: загальні правила експлуатації і правила польотів, спеціальні правила повітряного руху, висоти інструментальних правил польоту, стандартні інструментальні процедури, забезпечення безпеки повітряного транспорту, пришвартовані аеростати, повітряні змії, аматорські ракети і безпілотні вільні аеростати, надлегкі пристрої, дії парашутно-десантних частин.

Підрозділ G – повітряні перевізники і оператори за грошову винагороду чи найм: сертифікація і функціонування. Нараховує 14 підпунктів: загальні вимоги, польоти й обмеження строку служби і інші вимоги (члени льотного екіпажу), сертифікація (авіаперевізники і комерційні оператори), програма тестування на наркотики і алкоголь, вимоги до процесу праці (прапор, вітчизняні і додаткові операції), сертифікація і функціонування (ПС з кількістю сидячих місць 20 і більше, пасажирське або максимальне корисне навантаження 6000 фунтів і більше; і правила для керівного складу на борту такого ПС), функціонування (іноземні перевізники і іноземні оператори США, реєстроване ПС задіяне в загальних перевозках), іноземні гвинтокрили (операції загрузки), функціональні вимоги (літаки місцевих авіаліній і операції по запиту, правила для керуючого складу на борту такого літаку), комерційні авіаційні тури і управління авіатурами національних парків, функціонування літаків у сільському господарстві, сертифікація аеропортів.

Підрозділ H – Школи і інші сертифіковані організації. Налічує 4 підпункти: пілотські школи, тренувальні центри, ремонтні бази, технічні школи авіаційного обслуговування.

Підрозділ I – аеропорти. Включає 10 підпунктів: планування сумісності аеропортового шуму, федеральна підтримка аеропортів, аеропортова програма підтримки, функціонування аеропорту, звільнення

аеропортової нерухомості від додаткових обмежень на право розпорядження нерухомістю, пілотська програма державного житлового дозволу, огляд будівництва, перебудівництва, активація і дезактивація аеропортів, збір за обслуговування пасажирів, огляд і схвалення шуму аеропортів і обмеження доступу, затрата федеральних коштів для невійськових аеропортів або аеронавігаційні засоби в тому числі.

Підрозділ J – навігаційні засоби. Складається з двох підпунктів – встановлення і переривання критеріїв для сервісів УПР і навігаційних засобів та не федеральні навігаційні засоби.

Підрозділ K – адміністративні нормативні акти. Включають 5 підпунктів, зокрема, це представники адміністрації, свідоцтва працівників і виробництво записів у судовому розгляді, робота судового процесу і процесуальні документи, платня, використання FAA систем комунікації, захист добровільно представленої інформації.

Підрозділи L – M приховані від публічного доступу.

Підрозділ N – страхування від військових ризиків. Включає приховану інформацію і авіаційне страхування.

Таким чином, Розділ 14 CFR ЦА «Аеронавігація і Космос», а саме розділ 1 FAA характеризується наявністю 14 вичерпних підпунктів щодо діяльності Федеральної Авіаційної Адміністрації, дають виключне уявлення про діяльність авіаційної галузі США. Зокрема, ключовими є підрозділ D – авіаційні працівники та підрозділ H – Школи і інші сертифіковані організації.

Для диспетчерів певні частини Зводу Федеративних Правил більш важливі, ніж для інших спеціальностей. Під час тренувань для диспетчерів важливо ознайомитися з частинами і підпунктами, що стосуються диспетчерської підготовки і льотної сертифікації [4; 7].

Необхідно підкреслити, що Федеральне Авіаційне Агентство характеризується документальною фундаментальністю, що однойменно відображається в Титулі 14 Зводу Федеральних Правил США. Розділ FAA нараховує 14 підрозділів, кожен із який відповідає необхідним вимогам авіаційної практики і законодавства.

Висновки та перспективи подальших наукових розвідок. Резюмуючи вищезазначене, можна з упевненістю стверджувати, що FAA за допомогою своїх підрозділів, а саме організації авіаційного руху, MMAC, академії FAA, FLLI, центру логістики і WHTC активно визначає політику авіаційної галузі й успішно задовольняє всі зростаючі потреби УПР и ОПР. При цьому структура відрізняється чіткістю розподілення органів управління відповідно до всіх нагальних запитів і спираючись на високі стандарти якості й безпеки авіації. Цілком зрозуміло, що ключову політику в авіаційній галузі відіграє FAA, що являє собою не просто історично зумовлену організацію і відділення Міністерства Транспорту США, а, перш за все, керівну, широко розгалужену, вагому авіаційну владу країни, що

вдало функціонує вже майже 70 років. Перспективи подальших наукових розвідок можуть бути спрямовані на професійну підготовку диспетчерів різних напрямів, зокрема місцевих, диспетчерів зльоту/посадки, районних диспетчерських центрів, вишки і підходу.

ЛІТЕРАТУРА

1. Довідник Аеронавігаційної Інформації для пілотів / Міністерство Транспорту, Федеральне Управління Цивільною Авіацією, Служба Льотних Стандартів. – Оклахома, 2016. – Розділ 1 : Льотний вступ [Електронний ресурс]. – Джерело доступу :
https://www.faa.gov/regulations_policies/handbooks_manuals/aviation/pilot_handbook/

2. Збірник Аеронавігаційної Інформації. Офіційний гід основної льотної інформації і процедур ОПР / Міністерство Транспорту США, Федеральне Управління Цивільною Авіацією, 2012.

3. Звід Федеративних Правил [Електронний ресурс] / Федеральне Управління Цивільною Авіацією. – Джерело доступу:
http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgFar.nsf/Main Frame?OpenFrameSet.

4. Москаленко О. І. Зарубіжний досвід професійної підготовки фахівців у США / О. І. Москаленко // Педагогіка формування творчої особистості у вищій і загальноосвітній школах. – 2013. – Вип. 31 (84). – С. 316–322.

5. Офіційний сайт Федерального Авіаційного Агенства США [Електронний ресурс]. – Режим доступу :
http://www.faa.gov/

6. Підлубна О. М. Особливості організації професійної підготовки пілотів цивільної авіації в льотних школах США / О. М. Підлубна // Наука і освіта Новий Вимір : Педагогіка і психологія. – 2013. – Том 3. – С. 118–122.

7. Плачинда Т. С. Професійна підготовка майбутніх авіафахівців у країнах близького зарубіжжя / Педагогіка формування творчої особистості у вищій і загальноосвітній школах : зб. наук. пр. / [редкол. : Т. І. Сущенко (голов. ред.) та ін.]. – Запоріжжя : КПУ, 2014. – Вип. 35 (88).

8. Урядове Видавництво США/ Титул 11 – Аеронавтика і Космос. Розділ 1 / Федеральне Управління Цивільною Авіацією, Міністерство Транспорту. [Електронний ресурс]. – Джерело доступу :
cgibin/textidx?SID=47e41124fc5eb8f7f44b95a4868e9f29&mc=true&tpl=/ecfrbrowse /Title14/14tab_02.tpl

9. Федеральне Управління Цивільною Авіацією : Історична перспектива, 1903 – 2008. Розділ 2 – Започаткування Федерального Управління Цивільною Авіацією. [Електронний ресурс]. – Джерело доступу :
https://www.faa.gov/about/history/historical_perspective/media/historical_perspec tive_ch2.pdf

REFERENCES

1. *Pilot Handbook of Aeronautical Knowledge*. (2016). Department of Transportation, Federal Aviation Administration, Flight Standard Service. Oklahoma Rozdil 1: Liotnyi vstup. Retrieved from:
https://www.faa.gov/regulations_policies/handbooks_manuals/aviation/pilot_handb ook/

2. *Aeronautical Informational Manual. Official Guide to Basic Flight Information and ATC Procedures* (2012). Ministerstvo Transportu SShA, Federalne Upravlinnia Tsyvilnoiu Aviatsiieiu.

3. *Code of Federal Regulations*. Federal Aviation Administration. Retrieved from:

http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgFar.nsf/MainFrame?OpenFrameSet.

4. Moskalenko, O. I. (2013). Zarubizhnyi dosvid profesiinoi pidhotovky fakhivtsiv u SShA [Foreign experience of specialist's professional preparation in USA]. *Pedahohika formuvannia tvorchoi osobystosti u vyshchii i zahalnoosvitnii shkolakh, 31(84)*, 316–322.

5. Federal Aviation Administration official website Retrieved from:

http://www.faa.gov/

6. Pidlubna, O. M. (2013). Osoblyvosti orhanizatsii profesiinoi pidhotovky pilotiv tsyvilnoi aviatsii v lotnykh shkolakh SShA [Peculiarities of organization of professional pilot preparation of civil aviation in the flight schools of USA]. *Nauka i osvita: Novyi Vymir: Pedahohika i psykholohiia, 3*, 118–122.

7. Plachynda, T. S. (2014). Profesiina pidhotovka maibutnikh aviafakhivtsiv u krainakh blyzkoho zarubizhzhia [Professional preparation of the future air specialists in the neighboring countries]. *Pedahohika formuvannia tvorchoi osobystosti u vyschii i zahalnoosvitnii shkolakh, 35 (88)*. Zaporizhia: KPU.

8. Governmental Publishing Office/Title 11 – Aeronautics and Space / Rozdil 1. Federalne Upravlinnia Tsyvilnoiu Aviatsiieiu, Ministerstvo Transportu. Retrieved from:

http://cgibin/textidx?SID=47e41124fc5eb8f7f44b95a4868e9f29&mc=true&tpl=/ecfrbrowse/Title14/14tab_02.tpl

9. Federal Aviation Authority: Historical Perpective, 1903 – 2008 / Rozdil 2. Zapochatkuvannia Federalnoho Upravlinnia Tsyvilnoiu Aviatsiieiu. Retrieved from:

https://www.faa.gov/about/history/historical_perspective/media/historical_perspective_ch2.pdf

РЕЗЮМЕ

Красножон Валентина. Роль Федерального Авиационного Агентства в становлении профессиональной подготовки диспетчеров в США.

В статье рассмотрен функциональный аппарат Федерального Авиационного Агентства (FAA) США, а также подчеркнуто его значительное влияние на формирование авиационной отрасли. Определяются закономерности становления FAA как государственного регулирующего органа в сфере деятельности гражданской авиации. Использованы общие методы исследования, в том числе анализ, синтез и сравнение. Особенное внимание сосредоточено на структуре FAA, в первую очередь на Организации Авиационного Движения (Air Traffic Organization – ATO), академии FAA, учебном институте и техническом центре. Исследуется их образовательная деятельность, а также основные организационные принципы обучения.

***Ключевые слова**: Федеральное Авиационное Агентство (FAA), профессиональная авиационная подготовка, авиационные специалисты, Свод Федеративных Постановлений США, академия FAA.*

SUMMARY

Krasnozhon Valentina. Role of FAA in the formation of professional preparation of the air traffic controllers in the USA.

The article describes FAA functional unit and it is also stressed FAA outstanding influence on USA aviation industry organization. Regularities of FAA formation are revealed as a governmental regulation structure in the civil aviation scope of action. The most important components of FAA functioning process, directions, politics, key activities were determined in the sphere of preparation of the future aviation specialists, especially it should be stressed when we speak about air traffic controller's preparation. Such scientific methods as analysis, synthesis and comparison were used to reveal the core of the issue. It is worth to mention that FAA played and is playing outstanding role not only in flight management organization but also covers certification, control and safety issues. Special attention is

concentrated on FAA structure, first of all on Air Traffic Organization, FAA Academy, education institute and technical center. FAA Academy education activity, education institute and technical center are being examined as the leaders in FAA sphere and also their main characteristics and organizational principles of aviation specialist's education. FAA academy provides such services as development and conduct training courses, plan, maintaining and management FAA's distance learning systems and also provides training program management and consultation services. Training and testing of the future flight, air traffic control, technical and management personnel are part of FAA's safety mission. FAA provide, promote and approve a wide range of training and testing opportunities.

The FAA is powered by regulations to promote aviation safety and establish safety standards for civil aviation. The FAA achieves these objectives under the Code of Federal Regulations, which is codification of the general and permanent rules published by the executive departments and agencies of the United States Government. It is obviously that Code of Federal Regulations was also examined especially Title 14 Aeronautics and Space which includes all aspects of American civil aviation according to FAA norms and requirements. Foundation and development of legislative base and regulatory management are being traced, which played a key role in aviation higher education establishment. An attempt was made to find the spheres of application of USA aviation experience which has been obtained, with the aim of increasing efficiency and competitive ability of native education.

***Key words**: Federal Aviation Agency, professional aviation preparation, aviation specialists, Code of Federal Regulations, FAA Academy, USA aviation industry.*

УДК 371.134:[378.22:615.8]:378.4(931/96)

Юрій Лянной
Сумський державний педагогічний
університет імені А. С. Макаренка,
ORCID ID 0000-0002-3498-3960

ТЕНДЕНЦІЇ ПРОФЕСІЙНОЇ ПІДГОТОВКИ МАГІСТРІВ НАУК З РЕАБІЛІТАЦІЇ ТА МАГІСТРІВ ФІЗИЧНОЇ ТЕРАПІЇ У ВИЩИХ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДАХ АВСТРАЛІЇ

У статті проаналізовано тенденції професійної підготовки магістрів наук з реабілітації, магістрів фізичної терапії, магістрів реабілітаційного консультування в університетах Австралії. Здійснено аналіз навчальних планів підготовки магістрів наук з реабілітації в Мельбурнському університеті (The University of Melbourne), магістрів фізичної терапії і магістрів реабілітаційного консультування в Університеті Сіднея (University of Sydney) та магістрів фізичної терапії в Університеті Квінсленда (The University of Queensland). В Університеті Сіднея (University of Sydney) визначено умови оцінювання дисциплін навчального плану та практикуму з фізичної терапії, який проходить в одному з таких чотирьох напрямів: реабілітація, невідкладна допомога, амбулаторна допомога та загальна практика.

Ключові слова: *професійна підготовка, магістр наук з реабілітації, магістр фізичної терапії, магістр реабілітаційного консультування, навчальні плани, університети Австралії.*

Постановка проблеми. На новітньому етапі розбудови незалежної української держави проблема становлення й розвитку вищої освіти стає