

Шляхи підвищення якості підготовки авіаційного персоналу з технічного обслуговування повітряних суден

Национальный аэрокосмический университет им. Н.Е. Жуковского «ХАИ»

Проаналізовано фактори, що впливають на динаміку авіаперевезень та кваліфікаційний рівень професійної підготовки наземного персоналу різних країн світу. Розроблено пропозиції щодо підвищення якості підготовки авіаційного персоналу з технічного обслуговування повітряних суден.

Ключові слова: авіаперевезення, технічне обслуговування повітряних суден, авіаційний персонал.

Цивільна авіація - найважливіший елемент транспортної системи кожної держави. Вона вносить значний внесок в економічне зростання, соціальну стабільність, сприяє припливу інвестицій, розвитку зовнішньоторговельних, ділових і туристичних зв'язків, а також зростанню мобільності населення та транспортної доступності регіонів.

У той же час розвиток цивільної авіації в державах-учасницях міжурядової «Угоди про цивільну авіацію і про використання повітряного простору» (Азербайджанській Республіці, Республіці Вірменія, Республіці Білорусь, Республіці Казахстан, Киргизькій Республіці, Республіці Молдова, Російській Федерації, Республіці Таджикистан, Туркменістані, Республіці Узбекистан, Україні) пов'язаний загальними тенденціями міжнародного повітряного транспорту і обумовлений загальносвітовими соціально-економічними, політичними та іншими факторами. Динаміка авіаперевезень пасажирів, вантажів і пошти залежить від загального стану економіки, ділової активності і реальних наявних доходів населення, які утворюють платоспроможний попит на послуги цивільної авіації.

Останні два десятиліття характеризуються стійким зростанням авіатранспортної роботи в державах-учасницях Угоди – обсяги перевезень пасажирів, вантажів, багажу і пошти ростуть з темпами, які стійко перевищують світові. У 2014 р. пасажирообіг цивільної авіації держав-учасниць Угоди перевищив рівень 1991 року і склав більше 283 млрд. пас.-км, що на 27,6% більше, ніж 24 роки тому. Особливо динамічним розвиток цивільної авіації був у 2009–2014 рр. – за цей період сумарний пасажирообіг на регулярних та нерегулярних авіалініях в державах-учасницях Угоди подвоївся.

Разом з тим в 2015 році в державах-учасницях Угоди було відзначено уповільнення динаміки авіаперевезень, а в окремих країнах – зниження обсягів авіатранспортної роботи. Причинами цих змін послужили самі різні політичні, соціально-економічні та фінансові чинники, внаслідок сукупної дії яких відбулося зменшення платоспроможного попиту населення в державах-учасницях Угоди, в першу чергу на перевезення в міжнародному сполученні.

В Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944, Додаток 1) визначено, що до тих пір, поки повітряні перевезення неможливо буде здійснювати без пілотів та іншого авіаційного й наземного персоналу, основною гарантією ефективності і безпеки польотів завжди буде служити їх кваліфікація, вміння та рівень їх професійної підготовки. Адекватна система підготовки персоналу та видачі свідоцтв сприяє зростанню довіри між державами, що робить можливим міжнародне

визнання і прийняття кваліфікації та свідоцтв особового складу і зміцнює віру в авіацію з боку пасажирів [1].

Підготовка авіаційного персоналу з технічного обслуговування цивільного повітряного судна, тісно пов'язана з кваліфікацією персоналу і впливає на елементи кадрової політики пов'язані з процесами підбору та найму, мотивації та планування кар'єри працівників авіаційної галузі.

В ст. 49 Повітряного кодексу [2] персонал з технічного обслуговування цивільного повітряного судна відноситься до осіб авіаційного персоналу, який має відповідати кваліфікаційним вимогам за професійною ознакою, станом здоров'я та мати належним чином оформлене свідоцтво згідно з авіаційними правилами України.

Персонал з технічного обслуговування цивільного повітряного судна – це інженерно-технічний персонал, який здійснює роботи, необхідні для підтримання льотної придатності повітряного судна, в тому числі капітальний ремонт, перевірку, заміну, модифікацію або усунення дефекту повітряного судна. Офіційним дозволом на здійснення такої діяльності є свідоцтво авіаційного персоналу з технічного обслуговування повітряного судна, що видається, Державною авіаційною службою (Державіаслужбою) України відповідно до процедур, установлених Правилами.

Серед найбільш значних і впливових факторів на якість підготовки фахівців авіаційної галузі з боку регулюючих органів слід відмітити: концепції, стандарти та рекомендації ICAO у галузі підготовки авіаційних спеціалістів; програми навчання для фахівців з технічної обслуговування цивільного повітряного судна на основі Об'єднаних авіаційних вимог (JAR) та Федеральних авіаційних вимог (FAR), стандартів якості та управління якості навчання авіаційних спеціалістів на базі стандарту ISO 9001 та національних стандартів підготовки фахівців авіаційної галузі.

Сьогодні підготовка авіаційного персоналу з технічного обслуговування цивільного повітряного судна, здійснюється на основі базового курсу підготовки, яка складається з теоретичної підготовки, екзаменування, практичної підготовки та практичного оцінювання. Де, теоретична підготовка повинна охоплювати предмети, які необхідні для отримання свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряного судна категорії або підкатегорії А, В1 або В2 відповідно до Part-66 [3]; екзаменування охоплює типову вибірку з предметів підготовки. Практична підготовка охоплює практичне користування звичайними інструментами/обладнанням, розбирання/складання типової добірки частин повітряного судна та участь у типових роботах з технічного обслуговування, що виконуються відповідно до окремого закінченого Модуля Part-66.

Відповідно до Наказу Міністерства інфраструктури України від 27.07.2011 № 237 «Про затвердження Правил схвалення організацій з підготовки до технічного обслуговування (Part-147)» Частина 2.1.1.(147.A.05) [4] встановлюють технічні вимоги та процедури для компетентних органів та організацій, що здійснюють підготовку авіаційного персоналу до технічного обслуговування цивільного повітряного судна.

Організації – юридичні особи, що здійснюють підготовку авіаційного персоналу до технічного обслуговування цивільного повітряного судна, а також компонентів, що призначені для встановлення на таке повітряне судно.

Правовою підставою для організацій, основне місце здійснення діяльності яких розташоване на території України та поза межами території України є реєстрація в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України та схвалення ор-

ганізації, тобто видачі їм сертифікату Державною авіаційною службою України.

Організація повинна дотримуватися вимог до приміщень та підбору персоналу. Розміри та конструкція приміщень повинні забезпечувати захист і нормальне проходження всієї запланованої підготовки та екзаменів у будь-який встановлений день. Для викладання теорії та проведення екзаменів з теоретичних знань повинно бути забезпечене повністю захищене від несприятливих погодних умов придатне приміщення, де жоден із студентів не мав змоги зі свого місця читати роботу або бачити екран комп'ютера іншого студента під час екзамену. Максимальна кількість студентів будь-якого курсу, які проходять підготовку з теоретичних знань, не може перевищувати 28 осіб.

Отже, організація підготовки авіаційного персоналу з технічного обслуговування цивільного повітряного судна - це встановлені процедури, методи, система документування цілеспрямованого, планомірного та систематичного здійснюваного процесу щодо надання знань, перевірки умінь та навичок з технічного обслуговування повітряних суден та достатні фінансові можливості організації, яка бере на себе відповідальність за здійснення такого виду послуг.

В Національному аерокосмічному університеті ім. М. Є. Жуковського «ХАІ» на кафедрі проектування літаків і вертольотів проводиться підготовка фахівців освітньо-кваліфікаційного рівня «бакалавр» (ліцензійний обсяг 20 осіб) галузі знань 0701 «Транспорт і транспортна інфраструктура» напряму підготовки 6.070103 «Обслуговування повітряних суден», «спеціаліст» (15 осіб) та «магістр» зі спеціальності 8.07010301 «Технічне обслуговування та ремонт повітряних суден і авіадвигунів» згідно ліцензії серії АЕ № 458595 від 05.08.2014 р. У 2015 році відбулося збільшення обсягів ліцензії на підготовку фахівців ступеня магістр за спеціальністю 8.07010301 «Технічне обслуговування та ремонт повітряних суден і авіадвигунів» до 20 осіб.

Кафедрою налагоджено наукове-технічне співробітництво з іноземними освітянськими організаціями, як країн-учасниць Міждержавного авіаційного комітету (МАК) так і інших держав-учасниць ICAO. Кафедра підтримує та розвиває багаторічну плідну співпрацю з провідними вітчизняними підприємствами і конструкторськими бюро (ДП «Антонов», Харківське державне авіаційне виробниче підприємство, ПАТ «Мотор Січ», Державне підприємство «Виробниче об'єднання Південний машинобудівний завод імені О.М. Макарова» та ін.), а також із багатьма авіакомпаніями. Кафедра забезпечує підготовку громадян таких країн, як Росія, Грузія, Азейбарджан, Індія, Китай, Іран, В'єтнам, Турція, Бангладеш, Нігерія та багато інших.

В теперішній час на порядку денному Координаційної Ради з авіаційної безпеки при МАК загострилося питання захисту міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання.

В Україні розроблена Державна програма з безпеки польотів на підставі стандартів та рекомендованої практики ICAO, що визначені у Додатку 19 «Управління безпекою польотів» до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Основними завданнями цієї Програми є розробка, впровадження та контроль дотримання галузю цивільної авіації України принципів, положень і вимог стосовно функціонування ефективної системи нагляду за безпекою польотів як ключового елементу державної політики у галузі безпеки цивільної авіації. Це завдання також витікає із зобов'язань України як члена ICAO.

Актуальним питанням функціонування міжнародної авіаційної транспортної системи є координація в галузі аеронавігаційного обслуговування. Аеронавігаційне

обслуговування на сьогоднішній день є однією із провідних та інноваційних складових діяльності авіаційної галузі України.

Також на порядку денному Міждержавної ради з авіації та використання повітряного простору при МАК актуальними є питання:

- координації діяльності в галузі авіаційної медицини;
- про засоби спостереження повітряних суден, які не вимикаються, в інтересах їхнього глобального моніторингу;
- реалізації проекту ICAO-МАК «Підвищення безпеки польотів і підтримання льотної придатності» (COSCAP-CIS);
- гармонізації Авіаційних правил з авіаційними правилами США (FAR) та Євросоюзу (CS);
- удосконалення системи підготовки авіаційного персоналу.

З метою підвищення якості підготовки фахівців із технічного обслуговування повітряних суден пропонується:

1. Вважати основним завданням авіаційних учбових закладів України впровадження системи якості створення авіаційної техніки та управління безпекою польотів шляхом застосування в навчальному процесі актуалізованої нормативно-правової та навчально-методичної документації, що забезпечує підвищення якості навчального процесу.

2. Рекомендувати авіаційним навчальним закладам України проведення заходів, спрямованих на вдосконалення програм професійної підготовки, а також систем підготовки, перепідготовки, підвищення кваліфікації професорсько-викладацького, навчально-допоміжного та інструкторського складу авіаційної галузі.

3. Визначити загальні підходи та вимоги щодо гармонізації та уніфікації навчальних планів і програм освітньо-кваліфікаційних характеристик за напрямками професійної освіти з урахуванням вимог ІКАО та МАК. Забезпечити координацію спільної діяльності в галузі створення уніфікованих освітніх стандартів авіаційних спеціальностей.

4. Розширити об'єм взаємодії авіаційних підприємств і авіаційних навчальних закладів з організації та управління процесом у період навчання та виробничих практик студентів, підвищення кваліфікації викладачів і спеціалістів промисловості, в галузі створення лабораторної бази і кафедр на авіаційних підприємствах.

5. Розширити сферу міжнародного співробітництва з підготовки кадрів та міжнародної діяльності закладів професійної освіти шляхом взаємного обміну студентами та викладачами.

6. Удосконалювати системи сертифікації, ліцензування, атестації та акредитації авіаційних навчальних закладів, що дозволяють полегшити вирішення питань взаємного визнання й еквівалентність документів про освіту.

7. Розроблення нових і вдосконалення чинних вимог Норм льотної придатності, методологій, методів і засобів сертифікації літальних апаратів і їх силових установок, обладнання та спецтехніки, що використовуються під час технічного обслуговування та ремонту авіаційної техніки, експлуатаційних і ремонтних підприємств цивільної авіації.

Список літератури

1. Приложение 1 Конвенции о международной гражданской авиации “Стандарты и Рекомендуемая практика по выдаче свидетельств авиационному персоналу” (восьмое издание) // ИКАО, 1998. – С. 5– 6.
2. Повітряний кодекс України: Закон від 19.05.2011// Відомості Верховної Ради України. – 2011.– № 48 –49.– ст.536.
3. "Про затвердження Правил видачі свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден (Part-66). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/oc/?code=z0986-11>.
4. Про затвердження Правил схвалення організацій з підготовки до технічного обслуговування (Part-147): Наказ Міністерства інфраструктури України N 237, 27.07.2011р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/oc/?code=z0986-11>.

Поступила в редакцію 15.09.2015

Пути повышения качества подготовки авиационного персонала по техническому обслуживанию воздушных судов

Проанализированы факторы, влияющие на динамику авиаперевозок и квалификационный уровень профессиональной подготовки наземного персонала разных стран мира. Разработаны предложения по повышению качества подготовки авиационного персонала по техническому обслуживанию воздушных судов.

Ключевые слова: авиаперевозки, техническое обслуживание воздушных судов, авиационный персонал.

Ways of quality improvement in training of aircraft maintenance personnel

Factors producing influence on dynamics of air shipment and qualification level of ground personnel worldwide have been investigated. Proposals for higher efficiency of aviation educational establishments aimed at upgrading quality in providing services have been developed.

Key words: air shipment, aircraft maintenance, aviation personnel.