

ПРОБЛЕМЫ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА: ПОДГОТОВКА КАДРОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

У. А. Рахманов, канд. экономич. наук, генеральный директор ГП «Кыргызаэронавигация»

THE AIR TRANSPORT PROBLEMS: PERSONNEL TRAINING IN CIVIL AVIATION

U. A. Rakhmanov, Ph.D., General Director of State Enterprise «Kyrgyzaeronavigacia»

Abstract

Nowadays the republic has a problem of personnel shortage in civil aviation as well as other countries worldwide. In this regard, the International Civil Aviation Organization (ICAO) warns of necessity to make arrangements directed to prevention of shortage of pilots, maintenance personnel and flight operations officers in the nearest 20 years. For countries like Kyrgyzstan which do not have own higher education schools focused on civil aviation the problem is even more crucial.

In this context Kyrgyzstan, as a member International Aviation Committee (IAC) of the CIS countries, suggests creation of centers oriented to training of air staff using foreign equipment at the premises of existent flight schools.

It will be advantageous for both the state and airline companies. Otherwise, with time we will have airplanes navigated by foreign pilots who speak Russian. It ought to be remarked that potential of flight and engineering technical schools in the CIS countries is sufficiently preserved and can be entirely restored.

Key words: Civil Aviation, flight safety, shortage of staff, personnel policy, training flight personnel, English language, Russian language.

Аннотация

В республике, как и в других странах мира, существует проблема нехватки кадров гражданской авиации. В связи с этим Международная организация гражданской авиации (ИКАО) предупреждает о необходимости мер, направленных на устранение дефицита пилотов, обслуживающего персонала и сотрудников по обеспечению полетов в течение ближайших 20 лет. Для таких стран, как Кыргызстан, не имеющих собственных высших учебных заведений, эта проблема является еще более важной.

В этом контексте Кыргызстан, как член Международного авиационного комитета (МАК) стран СНГ, предполагает создание центров, ориентированных на подготовку летного состава с использованием импортного оборудования в помещениях существующих летных школ.

Это будет выгодно как для государственных, так и коммерческих авиакомпаний. В противном случае, со временем мы будем иметь самолеты, а летать на них будут иностранные пилоты, знающие русский язык. Следует отметить, что потенциал летных и инженерно-технических учебных заведений в странах СНГ сохранился в достаточной мере и может быть полностью восстановлен.

Ключевые слова: гражданская авиация, безопасность полетов, дефицит кадров, кадровая политика, подготовка летных кадров, английский язык, русский язык.

В авиации качество обслуживания и обеспечение безопасности полетов требует привлечения специалистов высокой квалификации. Ранее гражданская авиация Кыргызстана, как составная часть централизованной системы гражданской авиации СССР, осуществляла подготовку основного летного состава республики в соответствующих специализированных учебных центрах стран Союза, в частности, в России. В последние годы подготовка кадров

для гражданской авиации Кыргызстана, как и в странах СНГ, испытывает серьезные трудности.

Проблема дефицита кадров наблюдается не только в странах СНГ. По этому поводу Международная организация гражданской авиации (МОГА – ICAO) предупреждает о необходимости предотвращения дефицита пилотов, технического персонала и диспетчеров в ближайшие 20 лет. Только в России в 2013 г., по прогнозам экспертов, нехватка пилотов составила более 400 человек. Если в ближайшее время ситуация не улучшится, то за два следующих десятилетия, по подсчетам ICAO, возникнет нехватка кадров в авиационной отрасли, эквивалентная 160 тыс. пилотов, 360 тыс. технических работников и 40 тыс. авиадиспетчеров [3, с. 39]. Емкость существующих в настоящее время учебных заведений недостаточна для удовлетворения кадровой потребности гражданской авиации (ГА) практически всех стран мира. Для таких стран, как Кыргызстан, не имеющих собственных специализированных высших учебных заведений ГА, проблема обостряется вдвойне.

Важность качественной подготовки кадров в ГА определяется тем, что безопасность полетов в большей степени зависит от уровня профессиональной подготовки летного состава. Именно в ГА, как нигде, высокий профессионализм должен иметь приоритет перед коммерческими или политическими интересами. Нередки случаи, когда экипаж подвергается административному давлению и лишается возможности принимать оптимальные решения в обеспечении безопасности полета. Так, за последние 7 лет из-за ошибок в технике пилотирования и нарушения правил полетов произошло более 50 катастроф и авиационных происшествий. По мнению экспертов, около 72% авиационных происшествий вызвано вынужденными неверными действиями и ошибками летного состава [4, с. 2]. Даже в тех случаях, когда имели место какие-то неисправности воздушного судна, сам факт, что оно с этими неисправностями было допущено к полету, говорит о некомпетентности и безответственности как технических специалистов, так и управленцев.

Последние 20 лет, то есть за годы независимости, в Кыргызстане отсутствовала вразумительная кадровая политика, результатом чего стал острый дефицит кадров инженерно-технического профиля, диспетчеров по управлению воздушным движением, радистов, профессиональных техников и рабочих [1]. Поэтому при государственном предприятии (ГП) «Кыргызаэронавигация» был организован Учебно-тренировочный центр (УТЦ), который за короткое время функционирования наработал определенный опыт по самостоятельному обучению диспетчеров. Опыт удачный, поскольку будущие диспетчеры обучаются непосредственно «в поле», и они практически сразу же при поступлении на службу начинают работать как полноценные специалисты.

Предприятие много делает для того, чтобы диспетчеры соответствовали всем требованиям ICAO, в частности, по владению английским языком – одно из основных требований, обеспечивающих безопасность полетов. Так, нам удалось добиться права проводить тестирование действующего персонала управления воздушным движением ГП «Кыргызаэронавигация» на знание языка в соответствии с требованиями ICAO по разработкам учебного центра «Мэйфлауэр Колледж» (Великобритания). Кыргызский учебно-тренировочный центр проводит тестирование как диспетчеров, так и пилотов, а затем, после предварительной обработки, отправляет материалы тестирования непосредственно в «Мэйфлауэр Колледж» для оценки. Тем самым, согласно требованиям ICAO, внедрена поправка 164 к приложению 1 Конвенции о Международной ГА, направленной на обеспечение безопасности полетов в гражданской авиации.

К настоящему времени четвертый, самый высокий уровень показали 115 из 124 кыргызских диспетчеров, занятых в обслуживании международных перевозок. Подошло время подтверждать 4 уровень по шкале ICAO членам летного экипажа и специалистам обслуживания воздушного пространства.

Здесь существуют некоторые проблемы, которые не до конца проработаны. Подтверждать 4 уровень без дополнительных курсов подготовки никто не решается, за исключением лиц, имеющих 5 уровень подготовки. Перерыв в работе, даже на несколько месяцев, требует

по нормам профессиональной подготовки дополнительной тренировки на тренажере для восстановления практических навыков. Практика показала, что при перерыве в три года теряется достигнутый уровень знаний.

По-нашему мнению, причина кроется, скорее всего, в том, что нет юридически закрепленной нормы, когда экипаж и диспетчер могут применить разговорный английский язык в эфире, нарушив при этом стандартную фразеологию радиообмена. Так, за применение разговорного языка в эфире по инициативе диспетчера следует наказание как за нарушение стандарта ICAO. В настоящее время в аэропорту «Манас» разговорный язык применяется только на диспетчерских пунктах при рулении, по внутриаэропортовой связи с иностранным персоналом спецавтотранспорта, обслуживающего воздушные суда на земле, и по громкоговорящей связи с координаторами сил Коалиции Центра транзитных перевозок. Этого объема переговоров на английском языке для полного закрепления знаний недостаточно, так как наземный персонал аэропорта и его службы ведут переговоры только на русском языке, и диспетчерский состав вынужден применять в работе двуязычие.

Таким образом, в зоне ответственности ГП «Кыргызаэронавигация» и района аэродрома «Манас» успешно уживаются вот уже более 10 лет гражданские воздушные суда и Центра транзитных перевозок, ведущие радиообмен на английском языке, и военные воздушные суда Кыргызской Республики и России, ведущие радиообмен на русском языке.

Международные полеты из Алматы в аэропорты «Каракол» и «Иссык-Куль» выполняют русскоговорящие экипажи и преимущественно только казахские авиакомпании, полет которых не пересекает другие международные трассы. Видимо, следует разрешить им вести радиосвязь на русском языке. А при планировании в этих аэропортах иностранных воздушных судов (ВС), можно будет обеспечить полет и командированными специалистами Организации воздушного движения (ОВД) с 4 уровнем.

Поэтому у летного состава возникли проблемы в связи с полной заменой отечественной воздушной техники на иностранные типы воздушных судов и требованием использования английского языка. Вследствие этого в настоящее время практически выбывает из строя основной состав летных кадров из-за требования знания языка, в то же время они могли бы подготовить достойную смену и передать основные практические навыки молодым кадрам как в процессе обучения, так и в производственных условиях.

Вместе с тем в Руководстве по внедрению требований ICAO, касающихся владения языком, есть рекомендации о применении в эфире на региональном уровне одного из языков ICAO, в том числе русского. Поэтому для сохранения опытных кадров и подготовки молодых специалистов и внесения реального вклада в процесс интеграции на региональном уровне при заключении межправительственных договоров о воздушном сообщении, возможно, следует оговорить полеты с применением русского языка в эфире на определенных линиях.

Для этого при согласовании полетов необходимо:

присваивать им специальный статус по примеру литерного рейса или воздушного судна без RVSM (система сокращенного минимума вертикального эшелонирования);

назначить слоты на вылет/прилет и выделенные эшелоны для исключения двуязычия воздушных судов в одной зоне и на одном эшелоне. Эти процедуры всем понятны и применяются при обеспечении специальных и литерных полетов.

Основанием является то, что процедуры сертификации авиационного персонала, воздушных судов и аэродромов закреплены за органами государственного управления (ОГУ). Более ответственные специальные дисциплины, теоретические знания и практические умения оцениваются соответствующими сертификационными комиссиями. Сегодня разговорному английскому своих специалистов мы не полностью доверяем. Необходимо, усиливая требования к разговорному языку, не занижать роли и требований к профессионально необходимым дисциплинам и технологиям, имеющим большое значение.

Возможно, при подтверждении 4 уровня по требованиям ICAO к владению языком в соответствии с документом 9835 Государственной квалификационной комиссии ОГУ

Агентству гражданской авиации Кыргызской Республики следует проводить аттестацию. Вопросы аттестации должны отражать тематику производственной деятельности на заявленном рабочем месте или типе воздушного судна. Первоначальное подтверждение 4 уровня или его повышение можно оставить в установленном ранее порядке. А также следует подходить дифференцированно к сертификации диспетчеров и экипажей, выполняющих полеты на внутреннем рынке при поисково-спасательных и аварийно-спасательных работах на вертолетах, на малых высотах, и отдельно к экипажам, выполняющим полеты в дальнее зарубежье.

Эти малозатратные мероприятия могут позволить набрать опыт работы, то есть налет часов молодым специалистам в реальных условиях, что предотвратит повальный прием молодых специалистов с 4 уровнем на работу с серьезной техникой и не выведет из строя зрелых профессионалов как летного, так и диспетчерского состава.

Следует отметить, что поменялась не только авиационная техника, изменились и единицы измерения высот.

Для решения этих вопросов в Учебно-тренировочном центре (УТЦ) ГП «Кыргызаэронавигация» проведены специальные курсы теоретической подготовки по внедрению футовой системы эшелонирования, процедуры управления воздушным движением при RVSM и при отсутствии RVSM, применение QNH (давление, приведенное к уровню моря) вместо QFE (давление на воздушно-посадочную полосу аэродрома). По всем вышеперечисленным изменениям в технологии работ диспетчерского состава проведена теоретическая и практическая подготовка на тренажере.

Обучение личного состава, контроль качества и профессионального уровня подготовки каждого специалиста чередуются с официальными тестовыми проверками с двойным контролем ежегодно при подготовке к ВЛН/ОЗН (весенне-летний период навигации/осенне-зимний период навигации). Также проводятся экзамены экспертами местной квалификационной комиссии (МКК) и Государственной квалификационной комиссией (ГКК) при Департаменте ГА КР при допуске к самостоятельной работе, при повышении в классе и продлении срока действия свидетельства диспетчера Управления воздушным движением гражданской авиации Кыргызской Республики (УВД ГА КР).

Таким образом, переподготовка и предоставление услуг на курсах дополнительного образования в УТЦ при ГП «Кыргызаэронавигация» имеет определенные преимущества, так как курсы и занятия проводятся действующими авиационными специалистами.

Также следует отметить, что в УТЦ при ГП «Кыргызаэронавигация» проводится соответствующая работа со студентами Авиационного колледжа им. Абдраимова при прохождении ими технологической практики на тренажере [2, с. 60].

В дальнейшем планируется расширить сотрудничество с ведущими профильными учебными заведениями стран СНГ по подготовке квалифицированных специалистов, которые впоследствии могли бы работать и преподавать в республике. По нашему мнению, одним из вариантов решения финансовых вопросов может стать программа обмена: мы готовим для заказчиков из-за рубежа тех специалистов, качество обучения которых можем гарантировать (например, диспетчеров), а партнеры готовят для нас специалистов других нужных нам специальностей, например, пилотов. Кроме того, ГП «Кыргызаэронавигация» могло бы организовать тестирование работников гражданской авиации на знание английского языка и его соответствие критериям ICAO.

В этой связи Кыргызстан, как член Межгосударственного авиационного комитета (МАК) стран СНГ, предлагает создание на базе действующих летных училищ специализированных центров для обучения летного состава на зарубежной технике с углубленным изучением иностранного языка (использование зарубежной техники в 2010 г. составило уже около 60% авиапарка). Это будет выгодно и государству, и авиакомпаниям. Иначе может получиться так, что самолеты есть, а летать на них будут иностранные пилоты, знающие русский язык. В Германии таких специалистов-«легионеров» уже готовят – около 60 человек в год.

Следует отметить, что потенциал летных и инженерно-технических учебных заведений в СНГ сохранился в достаточной мере и восстановить то, что было утрачено, вполне возмож-

но. При этом необходимо проводить четкую государственную политику, которая будет стимулировать национальные авиакомпании инвестировать средства в отечественную подготовку летных кадров.

Использованные источники

1. Рахманов, У.А. Проблемы подготовки кадров, занятых обслуживанием воздушного транспорта и пути их решения // Материалы международной научно-практической конференции «Современный университет: стратегия развития в меняющемся мире». – Бишкек, 2012.
2. Рахманов, У.А. Кадровый потенциал Гражданской авиации Кыргызской Республики // Вестник экономики. – 2009. – №1.
3. Информационный бюллетень ИКАО. – 2011.
4. Брусиловский, В.Е. Материалы Парламентского центра «Авиация и космонавтика». – М., 2011.