

СИСТЕМА ПІДГОТОВКИ БОРТПРОВІДНИКІВ НА БАЗІ АВІАЦІЙНИХ НАВЧАЛЬНИХ ЦЕНТРІВ

Досліджено національні та міжнародні вимоги щодо підготовки бортпроводників з метою виявлення нормативного поля функціонування авіаційного навчального центру, на основі якого розробляються та пропонуються відповідні курси та терміни навчання, та встановлюються вимоги до кандидатів при прийнятті їх на навчання.

Ключові слова: система, бортпроводник, управління, функціонування, організація, ефективність, авіаційний навчальний центр

Исследованы национальные и международные требования относительно подготовки бортпроводников с целью выявления нормативного поля функционирования авиационного учебного центра, на основе которого разрабатываются и предлагаются соответствующие курсы и сроки обучения, и устанавливаются требования к кандидатам при принятии их на обучение.

Ключевые слова: система, бортпроводник, управление, эффективность, функционирование, организация, авиационный учебный центр.

National and international requirements concerning preparation of flight attendants with the purpose of training-center functioning legal field revealing on the basis of which corresponding rates and terms of training are developed and offered are investigated, and requirements to candidates are established at their acceptance on training.

Keywords: system, flight attendants, management, efficiency, functioning, the organization, aviation educational center.

Постановка проблеми. Одна з головних задач авіаційного навчального центру (АНЦ) - стати сполучною ланкою у підготовці спеціалістів між виробниками і експлуатантами авіаційної техніки, а також регулюючим органом Державіаадміністрацією з метою підвищення безпеки авіації України. Підготовка авіаційного персоналу повинна здійснюватися відповідно до принципів системного аналізу, у контексті комплексної авіатранспортної системи, тому що при виникненні авіаційних подій фаховий рівень екіпажу є останнім клапаном безпеки.

Існує залежність між якістю підготовки бортпроводників і ефективністю роботи авіакомпанії. Від якості підготовки бортпроводників залежить якість обслуговування пасажирів на борту. Це впливає на імідж авіакомпанії в цілому, і як наслідок, на об'єми продажу квитків.

Виробничі показники того або іншого перевізника не завжди об'єктивно відбивають його успіх на ринку, бо останній залежить від рівня сервісу на борту ПС.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. У роботі [1] розглянуті методи організації роботи льотного складу (ЛС) в авіакомпаніях країн СНД та закордонних країн. Ці компанії орієнтуються на зменшення

експлуатаційних витрат за рахунок збільшення частки підготовки екіпажів на тренажерах, введення скорочених екіпажів.

У дослідженні [2] проаналізовано основні тенденції кадрової сукупності ведучих авіакомпаній світу й авіакомпаній України. Результати аналізу дозволили визначити найбільш істотні недоліки існуючої кадрової сукупності вітчизняних авіакомпаній (низький рівень адекватності реальним потребам) і шляхи їх усунення. Щодо розгляду діяльності бортпровідників як операторів ергатичної системи, то питання функціонування операторів ергатичних систем докладно розглянуто у роботах Коби В.Г.

У монографії [3] розглядаються економічні аспекти розвитку ергатичних систем, аналізуються питання впливу удосконалення систем “людина-машина” на підвищення умов праці і якості роботи. Наведені приклади розрахунків ефекту від оптимізації ергатичних систем, що включають економічну оцінку робочого місця оператора, розподіл функцій між машиною і оператором, відбору і підготовки операторів.

У роботі [4] розглянуті економічні питання обліку, оцінки і зниження витрат на підготовку операторів ергатичних систем. Особливу увагу приділено методам розрахунку економічної ефективності професійного відбору, застосування тренажерів, індивідуалізації навчання. Також розглядаються питання оптимізації тривалості навчання операторів ергатичних систем. Але це дослідження було проведено відносно операторів типу ПС Ту-154.

В [5] розглянуті вплив системи “оператор-машина-середовище” на економічні показники виробництва, питання підвищення кваліфікації льотного складу. Але це розглядалось також на прикладі авіаційної техніки радянського виробництва – Ту-154, Ту-134 та Ан-24.

Закордонні автори також вважають, що для нового покоління ПС необхідна нова система підготовки льотного складу [6,...,10]. Але наявність багатьох факторів заважає швидким змінам програм підготовки.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. На основі проведеного аналізу наукових джерел встановлено невирішену раніше частину загальної проблеми, а саме: відсутність методичних підходів, які дозволяють визначити найбільш ефективну сучасну систему підготовки авіаційних спеціалістів в авіаційних навчальних центрах.

Мета статті. Метою даного дослідження є розробка організаційних та методичних підходів до забезпечення ефективного функціонування системи підготовки бортпровідників на базі АНЦ.

Виклад основного матеріалу. Проаналізовано попит і напрямки підготовки бортпровідників, основні чинники, що визначають обсяги підготовки авіаційних операторів в авіаційних навчальних центрах. До найважливіших з них віднесено: кількість ПС, що експлуатуються авіакомпаніями, та перспективи розвитку парку ПС; тенденції розвитку

ринку перевезень основних українських авіакомпаній; розподіл за типами авіакомпаній (чартерні, регулярні, low-cost та бізнес-авіація); нормативи чисельності екіпажів за типами ПС; нормативний термін роботи кабінного екіпажу (вік виходу на пенсію чи списання за станом здоров'я).

Найбільш ймовірне значення цих параметрів дозволяє спрогнозувати потребу в операторах визначеного фаху.

Також було проаналізовано стандарти, вимоги та правила підготовки бортпроводників, а саме національні стандарти та програми підготовки; концепції, стандарти та рекомендації ICAO та JAA/EASA (European Advertising Standards Alliance – правонаступниця JAA – Joint Aviation Authorities).

Встановлено, що ICAO приділяє велику увагу поняттю людського фактору, у зв'язку з його великим впливом на безпеку польотів та безпеку цивільної авіації в цілому.

З огляду на підготовку бортпроводників це також важливо: бортпроводники забезпечують безпеку пасажирів; їх робота – спілкування з людьми є складним психологічним процесом.

Установлено, що АНЦ з підготовки бортпроводників повинен функціонувати у певній області нормативної та організаційної сфери, на основі якої розробляються та пропонуються відповідні курси та терміни навчання та встановлюються вимоги до кандидатів на навчання.

Після проведення аналізу вимог до підготовки бортпроводників, можна виділити такі, що є спільними для всіх рівнів нормативного регулювання, а саме: вік кандидата – мінімум 18 років; добрий стан здоров'я, у тому числі психологічна стійкість; середня освіта; високий загальний культурний рівень кандидата; знання англійської або іншої іноземної мови; кількість типів ПС, на які проводиться підготовка – 3 типи; тренажерна підготовка в умовах, наближених до реальних; необхідний досвід – наліт 30 годин; періодична перепідготовка: раз на рік – теоретична, раз на три роки – тренажерна; врахування людського фактору; вміння здійснювати взаємодію з іншими членами екіпажу ПС (CRM); вміння забезпечувати безпеку пасажирів; вміння надавати першу медичну допомогу; вміння обслуговувати пасажирів.

Стандарти вищої освіти на вимоги до підготовки бортпроводників впливають не значно, оскільки підготовка таких спеціалістів у АНЦ розглядається вищою школою та Міністерством освіти як перепідготовка, підвищення кваліфікації або друга вища освіта, і навіть для надання цього освітньо-кваліфікаційного рівня за даною спеціальністю не вимагає на їх думку проведення тренажерної підготовки та нальоту годин.

Проаналізовано існуючу практику підготовки та перепідготовки бортпроводників в Україні та в СНД.

В Україні та в СНД зараз не існує АНЦ, у якому б проводилася комплексна підготовка бортпроводників на типи ПС «Боїнг-737», «Боїнг-767»

та «Аеробус-320». Підготовка відбувається на базі авіакомпаній, оскільки тільки так зараз можливо забезпечити необхідну практику – 30 годин (рис.1).

Щодо типів ПС, то це на основі статистичного аналізу була виявлена тенденція до відновлення парку ПС України та країн СНД переважно на умовах лізингу таких ПС, як “Боїнг-737”, “Боїнг-767”, “Аеробус-310”, “Аеробус-320”. Програми з розвитку парку ПС країн СНД передбачають забезпечення розвитку навчальних закладів цивільної авіації.



Рисунок 1. Цикл підготовки бортпровідника на базі авіакомпанії

Правом проведення певних видів підготовок та перепідготовок в Україні станом на 2010 рік володіють 10 центрів. Розглянуті центри проводять підготовку тільки на деякі типи ПС, або тільки за окремими курсами (CRM, АБ тощо), а тренажерну підготовку на ці типи проводять на базі закордонних центрів. Це значно збільшує вартість навчання, оскільки основну частину вартості (більше 50%) складає саме тренажерний вид підготовки.

Головний навчальний та сертифікаційний центр цивільної авіації (ГНСЦ ЦА) існує як залишкова частка радянської системи підготовки авіаційних спеціалістів і не відповідає сучасним вимогам. Він має застарілу авіаційну техніку (тренажери типів ПС Ан-24, Ту-154, Як-42) та високий середній вік викладацьких кадрів. Відсоток фізичного зносу будівель учбових корпусів становить 39%-51%. Аналіз показав, що ГНСЦ ЦА не може збільшити обсяги робіт з підготовки внаслідок надання учбовим закладам Міністерства освіти права сертифікації льотного складу та скорочення кількості екіпажів на типи ПС Ан-24, Ту-154, Як-42.

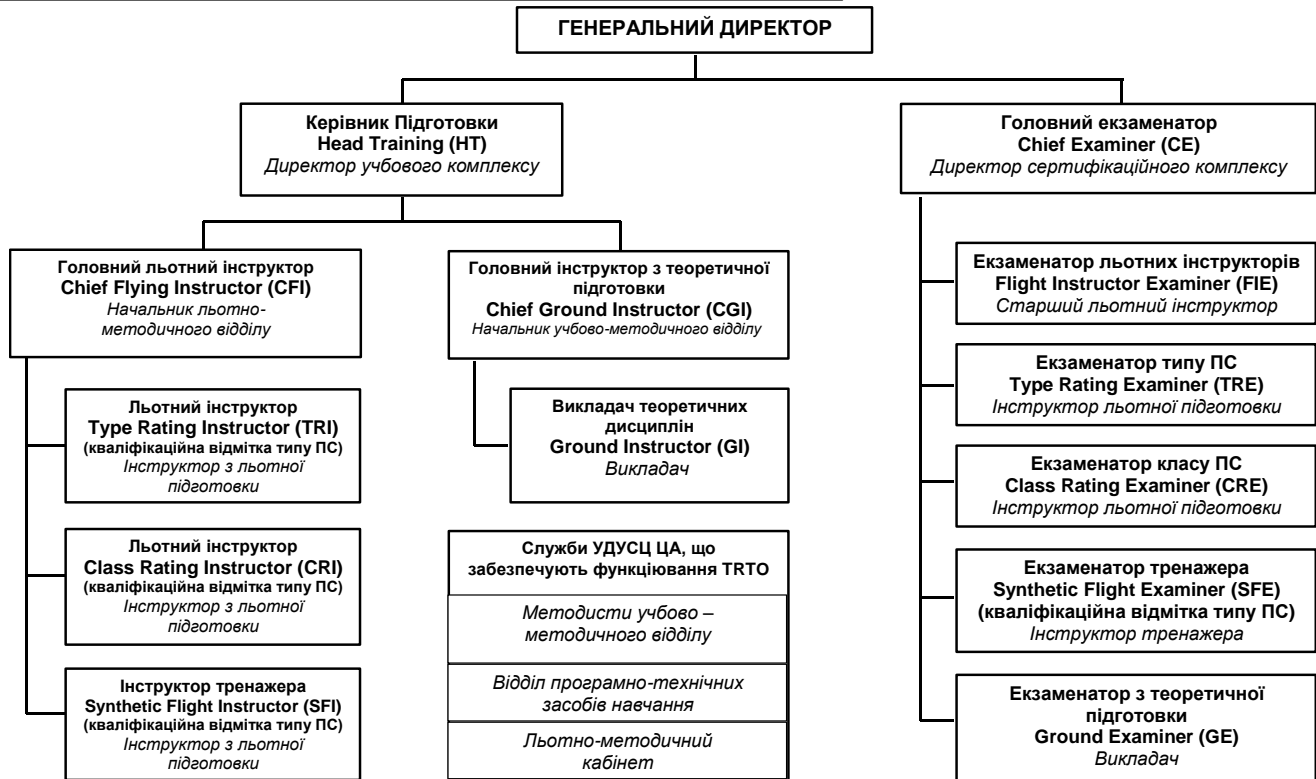
Підготовка бортпровідників проводиться за системою “Type Rating Training Organization” (TRTO), коли АНЦ, який здійснює підготовку, вносить у свідоцтво члена льотного складу (льотного та кабінного екіпажів) кваліфікаційну відмітку про тип ПС (рис.2). Ця система підготовки не потребує спеціальної початкової освіти.

АНЦ можуть підпорядковуватись Міністерству освіти України, Міністерству транспорту та зв'язку України, або бути недержавним суб'єктом господарювання. АНЦ може також діяти як заклад післядипломної освіти. Але за всіма типами власності АНЦ повинен мати сертифікат TRTO, який видає Державіаслужба. Контроль з її боку має велике значення щодо забезпечення авіаційної безпеки.

Право проведення сертифікації льотного складу (ЛС) для видачі та/або продовження терміну дії свідоцтва може бути надано організації TRTO за умови затвердження Державіаадміністрацією у цій організації: відповідних екзаменаторів; програм із сертифікації ЛС, включаючи перелік контрольних та/або тестових завдань для перевірки рівня знань, який повинен бути опублікований.

Підготовка бортпровідників України може здійснюватись в іноземних організаціях TRTO за умови наявності відповідного сертифіката або дозволу, виданого цій організації повноважним органом ЦА відповідної держави, та визнання цієї організації Державіаадміністрацією.

Процес професійної підготовки льотного складу ЦА підрозділяється на три етапи: первинна підготовка в середньому або вищому навчальному закладах, введення в дію в авіакомпаніях і авіапідприємствах на конкретному типі літака, перепідготовка і підвищення кваліфікації в АНЦ.



Рисунк 2. Система підготовки TRTO на прикладі ГНСЦ ЦА

Розглянемо цю схему більш детально. Керівник підготовки відповідає за забезпечення льотної, тренажерної, теоретичної підготовки та контроль рівня опанованих навиків та знань кожним курсантом. Головний інструктор з теоретичної (наземної) підготовки здійснює контроль за роботою всіх інструкторів з теоретичної (наземної) підготовки та відповідає за стандартизацію всієї теоретичної підготовки. Він повинен мати практичну авіаційну підготовку або мати великий попередній досвід викладання теоретичних дисциплін.

Інструктор з теоретичної (наземної) підготовки (викладач з теоретичних дисциплін) повинен до свого призначення на цю посаду мати відповідний авіаційний досвід та підтвердити свою компетентність шляхом проведення контрольної лекції, яка базується на матеріалах, розроблених ним для дисципліни, яку він викладає. Головний льотний інструктор контролює льотних інструкторів та інструкторів тренажерів і відповідає за стандартизацію льотної та тренажерної підготовки.

У нас є ті, кого навчають, технічні засоби, методики, навчальні програми, й отже, міра (критерій), який необхідно використовувати для оцінки ефективності діяльності АНЦ на виході це – рівень підготовки бортпроводників. Рівень підготовки слухачів визначається в остаточному підсумку як високий, середній і т.ін. Контроль якості підготовки – це проміжне і кінцеве тестування.

Отже, методичні підходи розроблено до таких основних елементів системи підготовки з метою забезпечення економічної ефективності діяльності АНЦ, як: сукупність методів, заходів (управлінських, організаційних та ін.); матеріально-технічна база; технологія навчання; методики; типи ПС, на які готують бортпроводників; сам об'єкт навчання у вигляді слухача, його морально-етичний стан та бажання вчитися. Тому в нашій методиці підготовки бортпроводників діють критерії первинного відбору на дану посаду – це психологічні тести.

Технології підготовки також є елементом розробленою системи підготовки, вони виділені автором статті в окремому методичному вказівку [11].

Висновки. Використовуючи ретроспективний аналіз існуючої практики підготовки та перепідготовки бортпроводників на Україні та у країнах СНД, встановлено, що зараз не існує авіаційного навчального центру, де б проводилася комплексна підготовка бортпроводників на типи ПС «Боїнг-737», «Боїнг-767» та «Аеробус-320». Всі розглянуті центри проводять тільки часткову підготовку - лише на радянські типи ПС Ан-24, Ту-154, Як-42, виключно за окремими курсами (CRM, АБ тощо), а тренажерну підготовку на ці типи проводять на базі закордонних центрів. Це значно збільшує вартість навчання, оскільки основну частину вартості (більше 50%) складає саме тренажерний вид підготовки. ГНСЦ ЦА існує як залишкова частка колись потужної радянської системи підготовки авіаційних спеціалістів і не

відповідає сучасним вимогам якості підготовки. Він не проводить підготовку на західні типи ПС, хоча існує тенденція до відновлення літакового парку в Україні переважно на умовах лізингу таких ПС, як “Боїнг-737”, “Боїнг-767”, “Аеробус-320”. ГНСЦ ЦА має застарілу авіаційну техніку, яка не відповідає сучасним вимогам підготовки, високий середній вік викладацьких кадрів.

Підготовка бортпровідників складна не тільки економічна задача, а й психологічна задача, оскільки фах бортпровідника вимагає всебічних та ґрунтовних знань з різних галузей – як то психології, іноземної мови, рятування при настанні позаштатних ситуацій, знання аварійно-рятувального обладнання та іншого устаткування на борту ПС. При виборі методів навчання АНЦ виходять з однієї принципової вимоги: підготовка фахівців повинна забезпечувати нормативно визначений високий рівень кваліфікації за щонайменших витрат. Напрямами подальших досліджень мають бути: розробка критеріїв оцінки економічної ефективності системи підготовки бортпровідників; розробка спеціальної програми менеджменту, яка враховує якість, структуру, характер процесів для отримання “виходу” системи підготовки як основного критерію забезпечення безпеки авіатранспортної системи України.

ЛІТЕРАТУРА

1. Редковец А.Н. Организационно-экономические вопросы совершенствование работы летного состава авиакомпаний [Текст]: Автореф. дис. на соискание учен. степени канд. эконом. наук: спец. 08.07.04 «Экономика транспорта и связи» / А.Н.Редковец. – К., 1996. – 16 с.
2. Висоцька М.П. Стратегія формування кадрової політики авіапідприємств України [Текст]: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.07.04 “Економіка транспорту і зв’язку” / М.П.Висоцька. – К., 2004. – 20 с.
3. Коба В.Г. Проблемы развития и экономической оценки эргатических систем [Текст] / В.Г.Коба. – К.: Вища школа: Изд-во при КГУ, 1985. – 143 с.
4. Коба В.Г. Экономика подготовки операторов эргатических систем [Текст] / В.Г.Коба. – К.: О-во «Знание» УкраинскойССР, 1983. – 13 с.
5. Коба В.Г. Эффективность использования основных фондов гражданской авиации [Текст] / В.Г. Коба, Е.В.Макаров, Г.С.Диброва. – М.: “Тр-т”, 1984. – 183 с.
6. Hodge T. Competency-based training for screeners helps ensure effective first line of defence [Text] / T. Hodge, P.-P. Morin // ICAO Journal. – 2004. – № 7. – P. 19–20, 27.
7. North D.M. Redefining training [Text] / D.M. North // Aviation Week and Space Technologies. – 2004. – № 5. – P. 60–61.
8. Sumwalt R.L. (II). Airplane upset recovery training: a line pilot’s perspective [Text] / R.L. Sumwalt (II) // Flight Safety Dig. – 2003. – №7/8. – P. 1–18.
9. Orasanu I. Culture, risk and decision making in complex systems [Text] / I. Orasanu // 75 Annual Scientific Meeting of the Aerospace Medical Association Aviation, Anchorage, Alaska, May 2–6, 2004. Space and Environ Medicine. – 2004. – № 4, part 2. – P. 138.
10. Tegmeier L.A. Retooling maintenance [Text] / L.A. Tegmeier // Aviation Week and Space Technologies. – 2006. – № 22. – P. 50.
11. Сулима Л.О. Методичні рекомендації з організації та управління авіаційного навчального центру [Текст]. – К.: НАУ, 2007. – 48 с.