

Юлія Бершадська¹

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ПРОФЕСІЙНОЇ ПІДГОТОВКИ АВІАЦІЙНОГО ПЕРСОНАЛУ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В ПРОВІДНИХ КРАЇНАХ СВІТУ

1. Вступ

Особливість регулювання сучасних тенденцій професійної підготовки авіаційного персоналу цивільної авіації в провідних країнах світу, обумовлюється наявністю норм, і є однією зі складових частин інституту трудового та повітряного права. Зазначене вище обумовлює актуальність і необхідність проведення аналізу й ґрунтовного дослідження порушеної теми.

В умовах глобальної конкуренції сучасні тенденції професійної підготовки авіаційного персоналу цивільної авіації в провідних країнах світу стають одним із факторів підвищення спроможності країн до реального зростання як у короткостроковій, так і в довгостроковій перспективах.

У процесі дослідження одержано наукові результати, які розкривають особистий внесок автора в розроблення дослідженої проблеми та характеризують новизну роботи.

¹ Аспірантка, Харківський національний університет внутрішніх справ; завідувач відділення юридичного забезпечення, Кременчуцький льотний коледж Харківського національного університету внутрішніх справ; yuliyaklk@gmail.com; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-7699-1208>.

Метою дослідження є обґрунтування пріоритетних напрямів формування сучасних тенденцій професійної підготовки авіаційного персоналу цивільної авіації в провідних країнах світу на основі комплексного узагальнення і вдосконалення теоретичних засад виявлення тенденцій і структурних домінант розвитку.

Також аналіз сучасних напрямів розвитку освіти в галузі авіації та практичної льотної підготовки авіаційного персоналу в країнах, які входять до складу повноправних членів авторитетних міжнародних організацій, а саме: Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), Європейської конференції цивільної авіації (ECAC), Європейської організації з безпеки аеронавігації (EUROCONTROL), Об'єднаного управління цивільної авіації (JAA) та Європейської агенції з безпеки авіації (EASA).

Теоретичною базою та методологічною основою є вивчення та порівняння наукового та практичного досвіду вітчизняних та зарубіжних науковців в області дослідження. У процесі вирішення поставлених завдань застосовано загальнонаукові та спеціальні методи дослідження: історико-логічний, описово аналітичний, методи аналізу і синтезу, кількісних та якісних порівнянь, системно-структурний аналіз.

2. Актуальність фахового індивідуального навчання

Нинішнє суспільство має потребу у висококваліфікованих, конкурентоспроможних та інтелектуальної розвинених фахівців у галузі авіації, спроможних маневрувати та швидко адаптуватись до постійних змін умов праці, впевнено, уміло та ефективно використовувати надбання людства у галузі інноваційних технологій, постійно працювати над розвитком свого потенціалу, спрямованих на забезпечення інтересів держави, національної безпеки та потреб суспільства та економіки у повітряних перевезеннях та авіаційних роботах (Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI).

Наявна система підготовки авіаційного персоналу в Україні консервативно обтяжлива і не конкурентоспроможна на нинішньому етапі вирішення першочергових актуальних завдань переходу до демократичної держави з пріоритетом ринкових принципів роз-

витку економіки. Стратегічна необхідність наближення України до світових напрямів правового, економічного, суспільного та авіаційного розвитку, в умовах інтеграції ефективності ринкових взаємовідносин, викликає потребу поглибленого вивчення нових напрямів розвитку світової освіти в галузі авіації та на базі обґрунтованого аналізу закордонних освітніх методичних програм, з наступним визначенням нових принципів та напрямів розвитку авіаційної освіти в Україні.

Підготовка льотно-підйомного персоналу на території провідних авіаційних країн світу проводиться традиційно, як і в Україні, на базі спеціалізованих авіаційних шкіл – навчальних центрів з багаторівневою організаційною структурою навчального процесу по канонах класичних програм підготовки фахівців в університетах. Але разом з класичним варіантом підготовки авіаційного персоналу, як альтернатива, широко впроваджується оновлена система нетривалого індивідуального навчання, коли підготовка пілотів проводиться за конкретно визначеною індивідуально спланованою програмою для кожного замовника для отримання сертифікату пілота під безпосереднім керівництвом і контролем досвідчених інструкторів, які мають відповідні ліцензії та сертифікати.

Однією з ключових переваг другого альтернативного варіанту з точки зору індивідуальної льотної підготовки авіаційного персоналу льотного спрямування, за практичним досвідом провідних авіаційних країн світу, є чітко встановлені функції кожного фахівця льотних ліцензованих шкіл, а також конкретно визначені обов'язкові вимоги щодо організації теоретичних і практичних перевірок пілотів-замовників з отримання ліцензій льотної діяльності, час проведення яких може коригуватися за бажанням пілота-замовника. Гнучкий за часом вказаний варіант підготовки все більше стає актуальним, оскільки курсант має можливість вільно обирати привабливо-зручний спосіб навчання та льотну школу, чого поки що в загалі не існує в Україні.

Процес євроінтеграції України, а особливо за напрямком підготовки авіаційного персоналу міжнародного ґатунку, ускладнюється різноманітним трактуванням авіаційної термінології. Тому стає суттєво-актуальним і вкрай важливим найшвидше впроваджувати перехід вимог документів, які регламентують всесвітню льотну ді-

яльність, а саме — документи впливових міжнародних організацій таких як Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO) і Європейська конференція цивільної авіації (ECAC).

Структура фахової підготовки авіаційного персоналу льотного спрямування згідно з вимогами Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) та Європейської конференції цивільної авіації (ECAC) включає фахові рівні професійної підготовки льотного складу, які юридично набувають силу після отримання відповідного сертифікату, а саме: пілот-аматор, пілот-спортсмен, приватний пілот, комерційний пілот, лінійний пілот авіакомпанії та кваліфікований пілот-інструктор (Federal Aviation Administration. Part 141 Pilot Schools).

JAR (Joint Aviation Requirements) – звід спільних нормативно-правових вимог, прийнятий JAA (Joint Aviation Authorities) Об'єднаним управлінням цивільної авіації, який схвалений до застосування в галузі цивільної авіації України уповноваженим органом Державною авіаційною службою України, що регламентує основні напрямки адаптації та вдосконалення наявної в Україні системи підготовки авіаційного персоналу (Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України: Постанова Кабінету Міністрів України від 08.10.2014 р. № 520).

Кожне свідоцтво пілота містить класи, категорії повітряних суден, право керування яких має право пілот. Простежимо, для прикладу, вимоги найбільш актуальних сертифікатів пілотів, початковий Private Pilot License (PPL) – приватний пілот та, наступний, Commercial Pilot (CPL) – комерційний пілот [1], який отримується безпосередньо за окремою програмою комплексного курсу підготовки, минаючи етап отримання початкового сертифіката PPL, або за програмою модульного курсу підготовки послідовно після отримання початкового сертифіката PPL та вдосконалення, протягом деякого часу, практичного власного льотного досвіду.

Отримання сертифікатів PPL (PPL (A) – свідоцтво приватного пілота літака, PPL (H) – свідоцтво приватного пілота вертольоту) та CPL (CPL (A) – свідоцтво комерційного пілота літака, CPL (H) – свідоцтво комерційного пілота вертольоту), як правило, є первинним кроком підготовки пілотів цивільної авіації, що потребує більш уважного та наполегливого відношення до врахування в підготовці

індивідуальних фізіологічно-моторних здібностей кожної особистості окремо, відповідності льотній роботі фактичного стану здоров'я, базової розумової спроможності надійно вивчити необхідний обсяг теоретичних дисциплін та впевнено опанувати програму практичної польотної підготовки з нальотом не менш мінімально достатньої кількості годин на легкомоторному літаку або вертольоті.

З метою попередження марної витрати часу та недопущення небезпечного погіршення здоров'я курсанта в повітрі до початку навчання пілот-замовник повинен обов'язково пройти всебічне поглиблене медичне обстеження з елементами професійного тестування та отримати відповідний медичний сертифікат. З'ясування наявного базового інтелектуального рівня кандидата на навчання, під час проходження медичної комісії або після її успішного завершення, методом співбесід визначається наявний обсяг знань та починається теоретична підготовка до польотів, яка містить у собі як мінімум 9 обов'язкових предметів: авіаційне законодавство, робочі процедури, конструкція повітряного судна, аеродинаміка, авіаційна метеорологія, навігація, людський чинник, радіотелефони, планування польотів.

Наполегливе та усвідомлене вивчення змісту визначених предметів, яке забезпечує поглиблення спеціальних знань та формує розвиток професійних умінь і навичок майбутнього пілота, і як правило, після вивчення всього теоретичного курсу (можливо, за рішенням керівника навчання, після проходження основної частини теоретичного курсу), на підставі успішного складання іспитів з теоретичної підготовки, пілот – замовник приступає до виконання практичних польотів, тривалість яких залежить від обсягу обов'язкового нальоту визначених стандартів кожного окремого сертифікату та особисто-індивідуальної фахової спроможності кожного пілота.

Льотна практика організації початкових польотів з курсантами свідчить про те, що набуття основних навичок керування повітряним судном відбувається не у всіх одноманітно, тому для пілота – початківця з середньостатистичними здібностями допустимо вважати мінімально-достатнім наліт понад 45 – 60 годин, щоб навчитися літати на легкомоторних літаках типу: ХА3-30, Як-18, Як-52, Cessna 172, Tecnam Piper Pa-28, Diamond Aircraft DA40 та на легких

вертольотах типу: АК-1-3, Мі-2, Robinson R44, Airbus Helicopters H-125.

3. Основні вимоги для отримання сертифікатів

Наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 17 серпня 2005 року № 601 «Про затвердження Правил сертифікації авіаційних навчальних закладів цивільної авіації з підготовки льотного складу в Україні» (Про затвердження Правил сертифікації авіаційних навчальних закладів цивільної авіації з підготовки льотного складу в Україні: наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 17.08.2005 № 601) та наказом Державної авіаційної служби України від 20 липня 2017 року № 565 «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації» (Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації»: наказ Державної авіаційної служби України від 20.07.2017 № 565) конкретно визначені мінімальні вимоги до пілота-замовника для отримання відповідних сертифікатів, саме:

- 1) досвід льотної підготовки за програмою комплексного курсу Заявники (пілоти літаків) на отримання сертифікату PPL (A) (приватного пілота літака) повинен становити не менше ніж 45 годин льотної підготовки на літаках, 25 годин з яких нальоту з інструктором, 10 годин самостійного нальоту під наглядом інструктора, з яких не менше ніж 5 годин самостійного маршрутного нальоту та хоча б 1 маршрутний політ на відстань понад 270 км (150 морських миль) з повними посадками на 2 аеродромах, що не є аеродромами вильоту. Пілоти-заявники на перевірку навичок повинні пройти льотну підготовку на повітряних суднах такого самого класу або типу повітряного судна, що плануються до використання під час перевірки якості практичних льотних навичок;
- 2) досвід льотної підготовки за програмою комплексного курсу Заявники (пілоти вертольотів) на отримання сертифікату PPL (H) (приватного пілота вертольоту) повинен становити не менше ніж 45 годин льотної підготовки на вертольотах, 25 годин з яких нальоту з інструктором, 10 годин самостійного нальоту під наглядом інструктора, з яких не менше ніж 5 годин самостійного маршрутного нальоту та хоча б 1 маршрутний політ на відстань понад 270 км (150 морських миль) з повними посадками на 2 аеродромах, що не є аеродромами вильоту. Пілоти-заявники на перевірку навичок повинні пройти льотну підготовку на повітряних суднах такого самого класу або типу повітряного судна, що плануються до використання під час перевірки якості практичних льотних навичок;

ше ніж 45 годин льотної підготовки на такому самому типі вертольоту, що буде використовуватись під час перевірки навчочок, 25 годин з яких нальоту з інструктором, 10 годин самостійного нальоту під наглядом інструктора, з яких не менше ніж 5 годин самостійного маршрутного нальоту та хоча б 1 маршрутний політ на відстань понад 180 км (100 морських миль) з повними посадками на 2 аеродромах, що не є аеродромами вильоту;

- 3) тривалість льотної підготовки Заявника (пілота літаків) за програмою комплексного курсу на отримання сертифікату CPL (A) комерційного пілота літака, не враховуючи підготовку для отримання рейтингу типу, становить загалом не менше ніж 150 годин з урахуванням усіх проміжних перевірок, з яких не більше ніж 5 годин може становити час наземного тренування за приладами. Протягом 150 навчальних годин заявники (пілоти літаків) виконують не менше ніж:
- а) 80 годин підготовки з інструктором, з яких 5 годин може становити час наземного тренування за приладами;
 - б) 70 годин як командир повітряного судна (PIC);
 - в) 20 годин маршрутного польоту як командир повітряного судна (PIC), у тому числі маршрутний політ за VFR на відстань не менше ніж 540 км (300 морських миль), протягом якого виконуються посадки з повною зупинкою на двох аеродромах, що не є аеродромами вильоту;
 - г) 5 годин нальоту виконуються в нічний час, включаючи 3 години підготовки з інструктором, у тому числі 1 годину маршрутної навігації, 5 самостійних зльотів та 5 самостійних посадок з повною зупинкою;
 - г) 10 годин роботи за приладами, з яких не більше ніж 5 годин може становити час наземного тренування на сучасних сертифікованих тренажерах;
 - д) 5 годин виконуються на літаку, сертифікованому для перевезення не менше ніж 4 осіб, що має гвинт змінного кроку та шасі, що прибирається та випускаються;
- 4) тривалість льотної підготовки Заявника (пілота вертольотів) за програмою комплексного курсу на отримання сертифікату

CPL (H) (комерційного пілота вертольоту), становить загалом не менше ніж 135 годин, включаючи усі перевірки успішності, з яких не більше 59 годин може становити наземна підготовка за приладами. В межах цих 135 годин, Заявник (пілот вертольотів) повинен виконати щонайменше:

- а) 85 годин льотної підготовки з інструктором, з яких не більше ніж 75 годин може становити підготовка під час візуального польоту що може включати:
 - . або 30 годин на FFS вертольоту, рівень C/D;
 - . або 25 годин на FTD вертольоту, рівень 2, 3;
 - . або 20 годин на FNPT II/III вертольоту;
 - . або не більше ніж 10 годин може становити підготовка за приладами, яка може включати 5 годин підготовки на FNPT I вертольоту;
- б) 50 годин нальоту як командира повітряного судна (PIC), із яких 35 годин можуть виконуватись як SPIC. Виконується не менше ніж 14 годин самостійного нальоту в денний та 1 година самостійного нальоту вночі;
- в) 10 годин маршрутного нальоту з інструктором;
- г) 10 годин маршрутного нальоту як командира повітряного судна (PIC), що включає маршрутний політ за правилами візуальних польотів(VFR), на відстань не менше ніж 185 км (100 морських миль), протягом якого виконуються дві посадки з повними зупинками на двох різних аеродромах, що не є аеродромами вильоту;
- г) 5 годин нальоту на вертольоті виконуються вночі, включаючи 3 години підготовки з інструктором, у тому числі 1 годину маршрутної навігації, 5 самостійних нічних польотів по колу. Кожен політ по колу включає зліт та посадку;
- д) 10 годин підготовки за приладами з інструктором, у тому числі 5 годин на вертольоті.

4. Обов'язкові вимоги до Заявника

Основні вимоги, які є обов'язкові для Заявника (пілота літаків або вертольотів):

- вік курсанта-пілота на час першого самостійного польоту 16 років;
- мінімальний вік заявників на отримання свідоцтва PPL – приватного пілота літаків або вертольотів – не менше 17 років (16 років для планерів і повітряних куль);
- мінімальний вік заявників на отримання свідоцтва CPL – комерційного пілота літаків або вертольотів – не менше 18 років;
- знання англійської або будь-якої іншої мови – середній побутовий рівень, достатній для початку навчання, крім того, пілотам літаків, вертольотів та інших повітряних суден, які користуються радіозв'язком, не дозволяється використання прав, наданих свідоцтвом та відміткою, поки у свідоцтві не буде рейтингу про володіння англійською мовою або будь-якою іншою мовою, що використовується під час радіозв'язку у польоті в визначеному повітряному просторі. У відмітці зазначається мова, рівень володіння та строк дії. Заявник для отримання відмітки про володіння мовою підтверджує згідно з Доповненням 2 до Part-FCL щонайменше робочий рівень володіння мовою в частині використання фразеології та мови в цілому;
- підтвердження знань заявника, після завершення відповідних елементів навчального курсу теоретичної підготовки згідно з установленим стандартом діє протягом 12 місяців;
- обов'язкове складання теоретичного іспиту на готовність до практичної польотної підготовки (written test);
- строк дійсності успішно складених іспитів з теоретичної підготовки дійсне протягом 24 місяців для приватного пілота літаків або вертольотів і 36 місяців для комерційного пілота літаків або вертольотів;
- після успішного завершення льотного навчання (flight training), під час якого набути навички та вміння, обов'язкове складання практичного іспиту (check ride);
- заявник (пілот літаків або вертольотів) на перевірку навичок повинен бути рекомендований для перевірки організацією/особою, відповідальною за навчання, відразу після завершення підготовки (звіти про навчання повинні бути доступні для екзаменатора);

- власники свідоцтва пілота після досягнення 60-річного віку не можуть виконувати функції пілота повітряних суден, що здійснює комерційні повітряні перевезення, окрім виконання функцій члена багатопілотного екіпажу;
- власники свідоцтва пілота, які досягли віку 65 років не повинні виконувати функції пілота повітряного судна щодо комерційних повітряних перевезень.

Федеральне агентство цивільної авіації FAA (Federal Aviation Administration) здійснює оцінку професійної підготовленості курсанта під час проведення іспиту (check ride), який містить теоретичну та практичну складові (перевірка теоретичних знань та льотних навичок).

Особливими рисами американської системи підготовки пілотів є пріоритетність здобутих знань та наявність права вибору самостійно навчатися або здобувати професійні знання в спеціальних закладах освіти.

Одним з важливих аспектів професійної підготовки курсантів в авіаційних країнах світу, в тому числі в Сполучених Штатах Америки, є іспити з перевірки теоретичних знань (written test), які складаються в спеціальних авторизованих тестових центрах по всій країні. Такі центри розташовуються переважно в аеропортах та в льотних школах, при цьому складати іспити можна в будь-якому центрі незалежно від місця навчання. При проходженні теоретичного іспиту застосовується тестування за допомогою комп'ютерної техніки, яке є однією зі стадій здобуття ліцензії пілота.

Перевагами комп'ютерного тестування є, перш за все, те, що включається суб'єктивний фактор при оцінюванні, а максимізується об'єктивність оцінки реального обсягу професійних знань теоретичного матеріалу пілота-замовника, визначених навчальною програмою теоретичного курсу підготовки, ефективність поставлених запитань зумовлюється множинністю у виборі відповідей, що, окрім того, в процесі перевірки знань надає можливість заощаджувати час курсантів та осіб, які контролюють якість їх знань. Грамотно складений перелік перевірчих питань дозволяє створити комфортні умови для самостійної роботи пілота – замовника, покращує ефективність та скорочує час підготовки пілота – замовника до самої перевірки.

Виваженні кроки впровадження упорядкованої системи комп'ютерних технологій дозволяють зробити процес навчання більш зручним для всіх учасників, а також суттєво покращити ефективність навчального процесу шляхом розширення можливості в динаміці наочного представлення складної теоретичної та інженерно-технічної навчальної інформації.

Навчання з використанням сучасного тренажерного обладнання містить у собі виважену поетапну льотну підготовку, яка забезпечує ефективно економну можливість курсанта отримати первинні вкрай важливі вміння швидко оцінювати польотну ситуацію, спокійно приймати оптимальні рішення та впевнено-чітко, до автоматизму, відпрацювати дії у нештатних особливих небезпечних випадках польоту, а також надає можливість отримати обов'язково-необхідний практичний досвід експлуатації авіаційної техніки перед початком та під час практичних польотів на повітряному судні.

Світовий досвід практичної підготовки авіаційного персоналу, що також наполегливо підкреслюється Федеральним агентством цивільної авіації (Federal Aviation Administration – FAA), показує доцільність проходження перевірки узагальнених теоретичних знань після того, як пілот-замовник успішно виконає самостійний маршрутний політ, оскільки практичні навички професійної підготовки, які будуть набуті ним у польотах, суттєво допоможуть при проходженні тестування (Federal Aviation Administration. Part 141 Pilot Schools).

Ключовим аспектом системи забезпечення якості всебічної підготовки авіаційного персоналу є персональна відповідальність кожного учасника навчального процесу, а особливо Сертифікованого пілота-інструктора (Certificated Flight Instructor – CFI), який безпосередньо навчає пілота-замовника. CFI повинен якнайкраще уявляти фактичний рівень навченості пілота-замовника та впевнено визначати реальну готовність пілота-замовника до проходження кожного теоретичного тесту, тому що він особисто несе повну відповідальність за професійну підготовку майбутнього пілота. З метою покращення якості теоретичного тестування, як правило, в авіаційних навчальних закладах розгортаються спеціальні комп'ютерні центри, в яких пропонується повний спектр тестів для пілотів-замовників.

Найбільш вагомим та складним етапом професійної підготовки пілотів – замовників є процес безпосередньої підготовки до польотів та практичне отримання первинних навичок в техніці пілотування повітряним судном з наступним поетапним вдосконаленням льотної майстерності в повітрі. Цей важливий компонент льотного навчання, як всі інші, регламентовано відповідними стандартами та завершується перевітками льотних навичок в повітрі на здобуття сертифіката пілота відповідного повітряного судна.

В процесах організації та планування кожної льотної зміни, індивідуальної підготовки пілота до виконання кожного польотного завдання окремо, злагодженої взаємодії всього авіаційного персоналу, забезпечення безпечного проведення льотної зміни та підсумкового завершення льотного дня або ночі, за багаторічним досвідом льотної діяльності встановився чітко виражений послідовний алгоритм дій пілотів, які беруть участь в польотах. Тому ще одним не менш важливим аспектом льотного навчання є усвідомлення та обов'язкове дотримання пілотом-замовником процедурного алгоритму пілота при участі в польотах. Якість розуміння та впровадження у свою професійну діяльність вказаного вище, в логічній послідовності компоненту льотного навчання відповідно до стандарту, починаючи з перед польотної підготовки й завершуючи після польотними перевітками, також підлягає об'єктивному тестуванню.

Головним принципом процесу льотного навчання є проведення пробних перевірок практичних навичок пілота-замовника по видах льотної підготовки, і на завершальній стадії навчального процесу лише CFI (Сертифікований пілот-інструктор) має кваліфікаційне право і за власною перевіркою практичних навичок визначає рівень теоретичної та практичної підготовленості пілота-замовника до проходження підсумкового практичного тестування, яке, зазвичай, проводить призначений наказом керівника відповідального органу пілот – екзаменатор (DPE – Designated Pilot Examiner).

Сертифікований пілот-інструктор (CFI) перед складанням підсумкового іспиту власноруч письмово підтверджує те, що він підготував та перевірів навченого пілота-замовника, який має необхідну готовність до фінального екзамену. У випадку, коли навчений пілот-замовник підготувався самостійно, то в навчальному центрі

відповідна комісія проводить перевірку в тестовому режимі, і при позитивному результаті тестування, визначений наказом керівника навчального центру будь-який місцевий інструктор письмово підтверджує готовність пілота-замовника до здачі підсумкового іспиту.

Призначений наказом керівника відповідального органу пілот-екзаменатор (DPE – Designated Pilot Examiner) після ознайомлення з особою справою навченого пілота-замовника проводить з ним фахову співбесіду і починає інспектування відповідності його теоретичного рівня знань, як правило, по визначеним стандартам комп'ютерної програми іспиту, який містить приблизно 600 питань.

Після отримання пілотом-замовником успішного результату інспекційного фінального теоретичного іспиту пілот-екзаменатор проводить інспекційні екзаменаційні польоти, в яких пілот-замовник демонструє пілоту-екзаменаторові здобуті ним під час навчання практичні знання, впевнені вміння та стійкі навички керування повітряним судном при виконанні таких завдань, як весіння (на вертольоті), стандартний політ по колу над аеродромом із виконанням «touch and go» (захід на злітно-посадкову смугу з торканням і відходом на друге коло), політ в пілотажну зону для демонстрації якості техніки пілотування повітряним судном з імітаціями відмов авіаційної техніки в повітрі та політ за маршрутом для демонстрації якості повітряної навігації.

При успішному виконанні пілотом-замовником всіх інспекційних фінальних завдань, пілот-екзаменатор письмово резюмує пакет документів на отримання пілотом-замовником відповідного Сертифікату – ліцензії пілота повітряного судна, на підставі яких оформляється і видається пілоту – замовнику Сертифікат на самостійну експлуатацію в повітрі визначеного повітряного судна.

5. Висновки

Універсальна адаптована до загальносвітових вимог система здобуття свідоцтв пілотів повинна бути чітко регламентована та незалежна від місцевих традицій або амбіційних регіональних інтерпретацій узагальнених авіаційних законів і правил, надавати можливість пілоту після отримання відповідного Сертифікату впев-

нено-надійно виконувати польоти та гарантовано працевлаштуватися в будь-якій країні світу.

В провідних авіаційних країнах світу теоретичне та практичне навчання авіаційного персоналу не вимагає наявності сертифікованих шкіл або навчальних центрів з обов'язковим отриманням випускником водночас свідоцтва та освітнього рівня «бакалавр» або «магістр», натомість, широко впроваджується оновлена система нетривалого індивідуального навчання, коли підготовка пілотів проводиться за конкретно визначеною індивідуально спланованою програмою для кожного пілота-замовника на отримання сертифіката під безпосереднім керівництвом і контролем досвідчених інструкторів, які мають відповідні ліцензії та сертифікати.

Однією з ключових переваг альтернативного варіанту в аспекті індивідуальної льотної підготовки пілотів, за практичним досвідом провідних авіаційних країн світу, є чітко регламентовані функції кожного фахівця льотних ліцензованих шкіл та конкретно визначені обов'язкові вимоги до організації теоретичних та практичних перевірок пілотів-замовників для отримання ліцензій льотної діяльності, час проведення яких може коригуватися за бажанням пілота-замовника. Даний гнучкий за часом варіант проведення підготовки все більше стає актуальним, тому що пілот-замовник має можливість вільно обирати привабливо-зручний спосіб навчання та льотну школу, що забезпечує пілоту-замовнику спроможність поєднувати льотне навчання з іншими напрямками творчої діяльності, чого поки що в загалі не існує в Україні.

Багатокомпонентна система професійної підготовки авіаційного персоналу в провідних авіаційних країнах світу базується на тому, що підготовка майбутнього авіаційного фахівця орієнтована на отримання глибоких знань, чітких умінь та стійких навичок у вузькоспеціалізованому конкретному напрямку діяльності згідно з обраною фаховою спрямованістю при виваженій максимально об'єктивній структурі поетапного контролю якості фактичного рівня як теоретичної, так і льотно-практичної підготовки пілота-замовника.

Високий рівень ефективності та економічності навчання досягається оптимальним поєднанням теоретично-практичної підготовки завдяки широкому впровадженню прогресивних методів доведен-

ня визначеного матеріалу при активному використанні передових комп'ютерних технологій і сучасного тренажерного обладнання у навчальний процес, що забезпечує можливість з меншими витратами коштів і часу досягти необхідного рівня якості відпрацювання попередніх льотних навичок на землі та об'єктивно і швидко оцінювати фактичний рівень навченості курсанта.

Безпосередня відповідальність конкретно кожного з визначених в навчальному процесі відповідальних осіб окремо за необхідний рівень теоретичної підготовки навченого, окремо за його стійкі льотні навички експлуатації повітряного судна у повітрі та окремо за відповідність здобувача Сертифікату усім вимогам в цілому, значно покращує якість та ефективність навчання майбутніх пілотів повітряних суден.

Дане дослідження особливостей сучасної організації підготовки авіаційного персоналу провідних авіаційних країн світу визначає позитивний досвід професійної підготовки майбутніх пілотів повітряних суден, який можливо та бажано адаптувати та використовувати під час фахової підготовки авіаційного персоналу України, творче поєднання педагогічно-наукового та сертифікаційного потенціалу авіаційних цивільних закладів вищої освіти різних типів з іншими авіаційними структурами держави, в тому з підрозділами Міністерства внутрішніх справ України.

Література:

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI. Відомості Верховної Ради України. 2011. № 48–49. Ст. 53.
2. Federal Aviation Administration. Part 141 Pilot Schools. URL: https://www.faa.gov/licenses_certificates/airline_certification/pilotschools/ (дата звернення: 10.03.2022).
3. Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України: Постанова Кабінету Міністрів України від 08.10.2014 р. № 520. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/520-2014-%D0%BF#Text> (дата звернення: 10.03.2022).
4. Про затвердження Правил сертифікації авіаційних навчальних

закладів цивільної авіації з підготовки льотного складу в Україні: наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 17.08.2005 № 601. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0981-05#Text> (дата звернення: 23.03.2022).

5. Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації»: наказ Державної авіаційної служби України від 20.07.2017 № 565. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1056-17#Text> (дата звернення: 23.03.2022).

References:

1. Air Code of Ukraine dated 19.05.2011 № 3393-VI. Information of the Verkhovna Rada of Ukraine. 2011. № 48–49. St. 53.
2. Federal Aviation Administration. Part 141 Pilot Schools (2020). Retrieved from www.faa.gov.
3. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine On approval of the Regulation on the State Aviation Service of Ukraine № 520 (2014). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/520-2014-%D0%BF#Text>.
4. Order of the State Service of Ukraine for Aviation Safety Supervision On Approval of the Rules for Certification of Aviation Training Institutions of Civil Aviation for Flight Training in Ukraine (2005). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0981-05#Text>.
5. Order of the State Aviation Service of Ukraine On Approval of the Aviation Rules of Ukraine «Technical Requirements and Administrative Procedures for Flight Crews of Civil Aviation» (2017). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1056-17#Text>.

Анотація

Наукове дослідження присвячено розгляду поняття іноземного досвіду підготовки авіаційного персоналу в авіаційних країнах світу. Актуальність статті зумовлена світовими тенденціями, які пов'язані з тим, що авіація стає основним елементом у розвитку багатьох держав. Відповідно, звернення до проблем, що виникають у рамках трудових відносин у сфері авіації, є однією зі значущих складових аналізу.

Державне регулювання діяльності в галузі авіації спрямовано на гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави, національної безпеки та недопущення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

Вивчення іноземного досвіду підготовки авіаційного персоналу в авіаційних країнах світу надасть змогу провести наукове дослідження перспективних напрямів розвитку освіти в авіаційній галузі в Україні з урахуванням наявного власного досвіду в галузі авіаційного будівництва й експлуатації повітряних суден, розгорнути наполегливу активну діяльність щодо посилення авіаційно-професійної спрямованості підготовки авіаційного персоналу з вчасним й ефективним впровадженням до навчального процесу сучасних технологій, методів навчання та системи надійного об'єктивного гарантованого контролю якості фахової спроможності навченого персоналу. У зв'язку з цим в нашій державі вкрай необхідне творче використання ноу-хау у сфері правового регулювання підготовки авіаційного персоналу у всесвітньо визнаних лідерів економіки та освіти в галузі авіації, переходу на шлях вдосконалення наявної правової системи підготовки авіафахівців з метою забезпечення високого рівня освіченості та професіоналізму випускників, їх загальної, авіаційної та професійної культури, створення надалі підґрунтя для вмотивованого, постійного підвищення рівня освіти, кваліфікованих навичок авіаційних фахівців, їх постійного професійного зростання та впевненої творчої самореалізації.

Враховуючи високу потребу у наявності висококваліфікованого авіаційного персоналу на сучасному ринку праці в процесі євроінтеграції українського суспільства, фахівцям державного рангу, які приділяють велику увагу проблемі професійної підготовки авіаційного персоналу з високим рівнем психофізіологічної надійності та серйозно зацікавлені в забезпеченні безпеки польотів галузі авіації України, необхідно поєднати наявні в даний час варіанти закордонних систем підготовки авіаційного персоналу деяких провідних авіаційних країн світу, таких як Франція, Італія, Велика Британія, США, з наявним багаторічним досвідом функціонування вітчизняної школи з підготовки авіаційних кадрів в Україні.

Ключові слова: трудове право; авіаційні фахівці; пілот; повітряне судно; міжнародна організація.

Modern Tendencies of Professional Training of Aviation Personnel of Civil Aviation in the Leading Countries of the World

Summary

Scientific research is devoted to consideration of the concept of foreign experience of preparation of aviation personnel in aviation countries in the world. The relevance of the article is conditioned by world trends that are related to the fact that aviation becomes a major element in the development of many states. Accordingly, the appeal to problems arising within the framework of labor relations in the field of aviation is one of the significant components of the analysis.

State regulation of aviation activity is aimed at guaranteeing the safety of aviation, ensuring the interests of the state, national security and the prevention of acts of illegal interference in civil aviation.

The study of foreign experience in the preparation of aviation staff in aviation countries will provide a scientific study of promising areas for the development of education in the aviation industry in Ukraine, taking into account the existing experience in the field of aviation construction and operation of aircraft, deploy persistent activity to enhance aviation and professional orientation of aviation preparation. In this regard, our state is in dire need of creative use of innovation in the field of legal regulation of the preparation of aviation personnel in the world-recognized leaders of the economy and education in the field of aviation, transition to the way to improve the existing legal system of aircraft training in order to ensure high levels of education and professionalism of graduates, their general, aviation and professional culture, creation of a further basis for motivated, permanent increase in education, qualified skills of aviation specialists, their permanent professional growth and confident creative self-realization.

Taking into account a high requirement in the presence of highly skilled aviation personnel at the modern market of labour in the process of eurointegration of Ukrainian society, it is necessary to connect present long-term experience of functioning of domestic school from training of aviation staff in Ukraine with the overseas systems of preparation of aviation personnel of some leading aviation countries of the world, such as France, Italy, Large Britain, USA.

Keywords: labor law; aviation staff; pilot; aircraft; international organization

Yuliia Bershadka – postgraduate Student, Kharkiv National University of Internal Affairs, Head of the Department of Legal Support, Kremenchuk Flight College of Kharkiv National University of Internal Affairs; yuliyaklk@gmail.com; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-7699-1208>.