



АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 45 повестки дня. Следующее поколение авиационных специалистов

**МЕТОДОЛОГИЯ ФОРМИРОВАНИЯ РЕЗЕРВА
АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ**

(Представлено Межгосударственным авиационным комитетом²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе обосновывается концепция управления процессом обеспечения отрасли высококвалифицированным авиационным персоналом нового поколения.

Ключевые слова: методология формирования, авиационный персонал нового поколения, уровень профессионализма, процесс обучения.

Действия: Ассамблее предлагается рассмотреть вопрос о разработке требований к:

- а) формированию профессионального облика авиационного специалиста нового поколения;
- б) процессу подготовки и формирования резерва специалистов нового поколения.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью А "Безопасность полетов" (<i>Повышать уровень безопасности полетов в гражданской авиации во всем мире</i>)
<i>Финансовые последствия</i>	Финансирование в рамках бюджета Регулярной программы ИКАО
<i>Справочный материал</i>	Материалы Симпозиума по новому поколению авиационных специалистов, Монреаль, 1–4 марта 2010 г.

¹ Тексты на русском и английском языках представлены Межгосударственным авиационным комитетом (МАК).

² Межгосударственный авиационный комитет (МАК) – исполнительный орган межгосударственного Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (международный договор, участниками которого являются Азербайджанская Республика, Республика Армения, Республика Беларусь, Грузия, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация, Республика Таджикистан, Туркменистан, Украина, Республика Узбекистан).

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Воздушный транспорт входит в число динамично развивающихся секторов мировой экономики, одним из ключевых элементов успешного функционирования которого является обеспечение безопасности полетов.

1.2 Взаимодействие человека и авиационной техники в результате бурного роста научно-технического прогресса и сложных технологий организации и управления процессом авиатранспортной деятельности, достигло предельного, критического уровня. Причины авиационных происшествий, связанные с человеческим фактором, заметно отличаются от предыдущих лет и сводятся, в основном, к следующему:

- a) неспособность летного персонала выходить из стрессовых ситуаций;
- b) отсутствие навыков межличностного общения;
- c) нерешительность в принятии ответственных решений;
- d) неэффективность программ обучения авиационного персонала для авиакомпаний, эксплуатирующих самолеты нового поколения.

1.3 В этой связи в последнее десятилетие качественно изменились требования к уровню профессионализма авиационных специалистов.

1.4 Негативное влияние экономического кризиса на рынок авиаперевозок неизбежно привело к смещению ранее полученных прогнозных оценок в сторону сокращения объема перевозок, что подтолкнуло к массовому уходу на пенсию авиаспециалистов.

2. МЕТОДОЛОГИЯ ФОРМИРОВАНИЯ КАДРОВОГО РЕЗЕРВА АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

2.1. Для решения актуальной проблемы – формирование кадрового резерва авиационных специалистов нового поколения – необходима современная концепция организации и управления процессом их подготовки (далее – Концепция), которая может рассматриваться в рамках двух аспектов: а) существующих проблем и б) перспективных (возникающих) проблем.

- а) К существующим проблемам относятся:
- 1) недостаточное количество персонала, подготовленного для работы на современных воздушных судах;
 - 2) увеличение среднего возраста персонала;
 - 3) высокая стоимость обучения, переучивания и поддержания квалификации летного состава;
 - 4) недостаточный уровень знания английского языка;
 - 5) недостаточное количество полноразмерных сертифицированных тренажеров и унифицированных тренажеров для начального обучения;
 - 6) недостаточное количество современных тренажеров и учебного оборудования для управления воздушным движением;

- 7) недостаточное количество унифицированных воздушных судов для начального обучения;
- 8) недостаток мотивации для инженерно-технического персонала;
- 9) недостаточный уровень квалификации обучающего персонала.

b) К перспективным (возникающим) проблемам относятся:

- 1) увеличение объема перевозок, которое приведет к проблеме нехватки квалифицированного персонала;
- 2) проблемы поддержания летной годности.

2.2 Наличие указанных проблем во всех регионах мира подтверждается информацией, представленной на международных семинарах, организованных Межгосударственным авиационным комитетом (МАК) в рамках Проекта COSCAP ИКАО-МАК RER/01/901 совместно с ИКАО, "Эрбас" (Airbus), Федеральным авиационным управлением США (ФАУ) и Центром подготовки и обеспечения полетов "Боинг" (Boeing Training and Services), которая и легла в основу представленного документа.

2.3 Для обеспечения эффективности Концепции необходимо, во-первых, перейти к методологии формирования резерва авиационных специалистов нового поколения, основанной на анализе риска возникновения авиационных событий по вине человеческого фактора. Во-вторых, осуществить эволюцию системы организации профессиональной подготовки путем создания механизма непрерывного мониторинга подготовки авиационного персонала (таблица 1).

Таблица 1

Концепция формирования резерва авиационных специалистов нового поколения		
Действующая стратегия формирования теоретических знаний и практических навыков авиаспециалистов на основе анализа риска возникновения авиационного события	Разработка новых технологий и техническое обеспечение системы подготовки авиационного персонала	Разработка требований к формированию профессионального облика авиационного специалиста нового поколения
Совокупность методов и форм, нацеленных на подготовку резерва специалистов для отрасли		
Национальный и международный опыт в области формирования кадрового резерва авиационных специалистов	Оценка возможностей технических средств обучения и метод их рационального размещения	Оптимальное распределение налета учебных часов на тренажерах в зависимости от уровня подготовки пилотов
Механизм непрерывного мониторинга авиационного персонала		
Методика оценки уровня подготовленности летного состава на тренажерах	Методика определения степени утраты практических навыков и умений пилотов	Разработка требований к процессу подготовки и формирования резерва
Экономическая оценка эффективности формирования резерва авиационных специалистов		
Обоснование приобретения и размещения технических средств обучения	Методические основы эффективности использования новых технологий для подготовки летного состава	Сравнительная технико-экономическая оценка обучения авиационных специалистов в зависимости от места базирования центров подготовки

2.4 Первостепенные пути решения проблемы обеспечения отрасли авиационными специалистами нового поколения:

- a) разработка на государственном уровне политики подготовки авиационных специалистов нового поколения;
- b) разработка национальных программ, включающих новые подходы и требования к сертификации высших, средних профессиональных учебных заведений и центров подготовки и переподготовки авиационного персонала, соответствующие Международным стандартам и требованиям, с выделением необходимых материальных и трудовых ресурсов;
- c) повышенное внимание к разработке подпрограмм, направленных на подготовку руководителей органов управления отрасли на уровне мировых достижений, научно-технического прогресса и новых технологий, в первую очередь рекомендованных Международной организацией гражданской авиации (ИКАО);
- d) работа учебных заведений и центров подготовки и переподготовки авиационных специалистов в тесном контакте с промышленностью и авиакомпаниями;
- e) сбалансированная подготовка авиационных специалистов: к моменту поставки новой авиационной техники создание центров подготовки пилотов, инженерного состава и авиационных специалистов по ее обслуживанию;
- f) пропаганда и популяризация авиационных специальностей среди молодого поколения.

— КОНЕЦ —