

Болотинас Викторас. На пути к современной авиации (на казахском языке) // Сборник научных трудов профессорско-преподавательского состава, с.46-49. – Алматы: Академия гражданской авиации, 2013. 169 с.

Современная система поддержания полетопригодности многогранна и многокомпонентна. Введение одной из ее компонент с необходимостью должно привести и к введению других ее компонент, а введение дополнительных требований в большинстве случаев нарушает целостность и логичность системы, уменьшает степень доверия к ней со стороны других государств.

Это означает, что введение общеевропейских требований к поддержанию полетопригодности (Part-M) с необходимостью приводит к введению аналогичных требований к техническому обслуживанию авиационных судов и участвующим в этом процессе организациям (Part-145). Но ни одна организация не может функционировать без технического и инженерного персонала. Как результат – этот персонал должен соответствовать требованиям, согласованным со всеми остальными частями системы.

Введение требований к персоналу подразумевает не только простое законодательное утверждение стандартных требований к персоналу (Part-66), но и создание общепринятой понятной системы (Part-147) начальной подготовки (Basic Training), первичной сертификации и переподготовки технического персонала, ранее обученного по классической системе, согласно требований Part-66. Только тогда эта система будет включать в себя не только общепризнанные квалификационные требования, распознаваемые во всем мире, но также и распознаваемую систему подготовки.

В этом процессе большую роль играет последовательность введения компонент. Введение современных стандартных требований обеспечения полетопригодности (Part-M) невозможно без предварительной подготовки организаций по техническому обслуживанию воздушных судов (Part-145). Точно также введение общепринятых (европейских) требований к подготовке и сертификации персонала (Part-66) невозможно без предварительного создания соответствующим образом сертифицированных организаций (Part-147) по начальной подготовке, переподготовке и первоначальной сертификации персонала. В противном случае может возникнуть ситуация, когда на национальном уровне для занятого в техническом обслуживании персонала не будет существовать никаких реальных возможностей подтверждения квалификации и получения общепризнаваемых сертификационных документов, а страна на многие годы будет зависеть от иностранных организаций по обучению и сертификации.

Необходимо отметить, что в Казахстане понимание необходимости соответствия международным стандартам стало государственным приоритетом. В послании Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева «Стратегия Казахстана – 2050» отмечено, что необходимо «начиная с 2013 года обеспечить развитие системы инженерного образования и современных технических специальностей с присвоением сертификатов международного образца».

В настоящее время в Казахстане начата подготовка к созданию современного центра обучения и первоначальной сертификации авиационного технического персонала на базе Академии Гражданской Авиации, которая, оставаясь высшим учебным заведением, одновременно превратится в базу Учебного Центра Part-147, соответствующего общеевропейским требованиям по подготовке и сертификации участвующего в техническом обслуживании авиационных судов персонала.

Создание такого Центра невозможно без нескольких компонент, включающих подготовку сертифицированных материальной базы, учебных пособий и других материалов на основе стандартизованных Part-66 программ, и обучающего персонала – инструкторов по теоретическому обучению, экзаменаторов и оценщиков (руководителей) практики специализированных авиационных модулей. Очевидно, что самым простым (хотя не самым дешевым) этапом является создание материальной базы. Правильная подготовка человеческого персонала является главным фактором успешного функционирования Учебного Центра Part-147.

На этом пути сделаны первые шаги, – будущие инструктора Учебного Центра, – преподаватели Академии Гражданской Авиации и работники предприятий по техническому обслуживанию авиационных судов прошли обучение на сертифицированных по требованиям EASA (European Aviation Safety Agency) курсах, которые проводились инструкторами Part-147 сертифицированной организации Cam & Cons из Литвы.

Четыре курса - по Человеческому фактору, Авиационному законодательству, Part-147/66 и переподготовке обучающего персонала были пройдены в ноябре-декабре 2012 года. Сданы экзамены, получены сертификаты. Но это только начало пути. Предстоит еще многое освоить, подготовить многочисленные учебные материалы, пройти процесс сертификации Учебного Центра по требованиям EASA. Пройти этот путь – сложная, но выполнимая работа, которая может быть успешно выполнена при наличии поддержки соответствующих министерств и ведомств.

Значительно более сложная часть – работа Центра по созданию условий подтверждения квалификации и получения общепризнаваемых сертификационных документов уже действующему персоналу предприятий по обслуживанию авиационных судов. Это сложный процесс, связанный не только с выпуском полного комплекта учебных пособий для каждого претендента, но и с проведением для них дополнительных занятий и экзаменационных сессий. Отрыв людей от производства на прохождение учебного процесса даже в сокращенной форме требует определенных затрат и регулирования на государственном уровне, ибо только так этот процесс может пройти с максимальной эффективностью и вывести Казахстан в число государств с современной и распознаваемой системой поддержания полетопригодности, включающей все компоненты - от начального обучения персонала до работы предприятий по обслуживанию.

Dr. PhD Викторас Болотинас, Консультант по созданию Part-147 организаций основного обучения, Литва