

# Российские авиаторы взяли курс на международные стандарты

21-22 марта в Ростовском филиале Московского государственного технического университета гражданской авиации прошла третья международная научно-практическая конференция «Гражданская авиация: вчера, сегодня, завтра». Событие было приурочено к 90-летию основания гражданской авиации России.



Традиционный форум, проводящийся каждые два года, собрал больше 100 участников, включая гостей из Украины и Армении. В конференции приняли участие представители Южного межрегионального территориального управления воздушного транспорта, Управления государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по ЮФО, Министерства транспорта Ростовской области, Законодательного собрания РО, преподавателей технических вузов и ссузов, сотрудники авиакомпаний «Аэрофлот – Российские авиалинии», «Грозный Авиа», «ДонАвиа», «Юг-Авиа», «Кубань», «Якутия», «Газпром-Авиа», работники авиационного предприятия «Вираз», авиаремонтного завода «570 АВЗ», авиастроительного предприятия «Роствертол», научно-производственной компании «ПАНХ», представители руководящего состава аэропортов Ростов-на-Дону, Краснодара, Минеральных Вод, Ставрополя, Грозного. Конференцию открыли директор Ростовского филиала МГТУ ГА **Г. Л. Акопов**, советник по инновационному развитию гендиректора ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии» **А. А. Позлов-Яблонский**, начальник Управления государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по ЮФО **А. П. Башлаев**, руководитель комитета по международному сотрудничеству и заместитель руководителя комитета по воздушному транспорту Общественной палаты Республики Армения **И. С. Мурадян**.

Профессионалы отрасли подробно проанализировали причины наиболее сложных проблем гражданской авиации в России, рассмотрели вопросы авиабезопасности, развития коммуникаций, внедрения инновационных решений в производстве, эксплуатации и ремонте авиатехники и в управлении воздушным движением. Естественно, участники форума не обошли вниманием тему подготовки и повышения квалификации специалистов для гражданской авиации и попытались ответить на вопрос: как устранить нестыковки между реальным российским авиационным образованием и требованиями завтрашнего дня?

## Говорить с самолетом по-английски

«С прошлого года Ростовский филиал МГТУ ГА занялся модернизацией образовательного процесса и расширением партнерских связей, – отметил Г. Л. Акопов. – Главный итог на данный момент – соглашение о международном сотрудничестве в сфере науки и высшего образования с Лондонской школой бизнеса и финансов. Эта бизнес-школа специально для нашего вуза разработала программы по изучению технического английского с упором на усвоение специализированной авиационной терминологии и лексики. Через несколько месяцев такие программы начнут реализовываться в Ростовском филиале МГТУ ГА. Для этого в филиале имеется все необходимое, включая оборудованный по последнему слову техники современный лингафонный кабинет. Кроме того, благодаря сотрудничеству выпускники-бакалавры филиала смогут поступать в магистратуру Лондонской высшей школы на особых, льготных условиях.

Такую возможность дает специальный грант для выпускников Ростовского филиала МГТУ ГА.

Теперь, получая дипломы специалистов по техническому обслуживанию, студенты МГТУ ГА получат возможность изучать английский язык 8 семестров и сдавать экзамен на четвертый уровень языка – то есть читать и говорить бегло, без словаря и обдумывания предложений. Эти выпускники будут соответствовать международным требованиям ICAO и требованиям современной реальности, так как английский – главный язык всей документации воздушных судов иностранного производства.

## Инновации – в воздух

**А. А. Позлов-Яблонский**, представлявший «Аэрофлот – Российские авиалинии», обратил внимание на ежегодное увеличение коммерческой загрузки судов компании, связанной с ростом стоимости бренда. Отчасти все это прямо следствие заинтересованности «Аэрофлота» в новых технологических решениях. Сейчас авиакомпания ведет десятки инновационных проектов, многие из которых начаты в 2013 году. Среди последних усовершенствований – внедрение глобальной информационной системы SAP, оборудование авиалайнеров Wi-Fi.

В числе проектов, находящихся на стадии исследовательских разработок и получения патентов, – создание универсальных противообледенительных жидкостей (ПОЖ) для самолетов. Средства нового поколения, препятствующие образованию опасной ледяной корки на поверхности воздушных судов, должны стать альтернативой импортным аналогам, и при этом стоить дешевле.

Отдельно А. А. Позлов-Яблонский подчеркнул активное участие Московского государственного технического университета гражданской авиации в разработке и внедрении инновационных технологий в работе ОАО «Аэрофлот – РА» и высоко оценил научный потенциал профильного вуза и его филиалов.

## Авиатранс мимикрирует, но не вырождается...

Наиболее горячие обсуждения велись на секции, посвященной региональной гражданской авиации, которую вел заведующий кафедрой воздушных судов и авиационных двигателей **В. Я. Ступаков**. Если два года назад, пессимистических мнений относительно будущего российской воздушной отрасли было больше, чем оптимистических, то в этот раз общий настрой был несколько иным. Теперь речь в принципе не шла о «российском» авиапроме и авиатрансе в том смысле, в каком это понималось раньше. Постаравшись трезво посмотреть на ситуацию и называть вещи своими именами, участники конференции говорили о том, что единственный путь для гражданской авиации страны – быстрая и старательная мимикрия под мировую окружающую среду. И если эта смена лица пройдет успешно, то возможен вполне оптимистический сценарий. Но как сделать, чтобы авиация переродилась, а не выродилась?



Sukhoi Superjet-100, первый гражданский самолет, созданный в России за последние 20 лет

Переоснащение парка отечественных авиакомпаний идет весьма интенсивно: устаревшие советские и российские суда меняют на современные зарубежные машины – Boeing и Airbus. Тем не менее, все еще есть необходимость эксплуатации старого парка воздушных судов – АН-2, АН-24, ЯК-40, Ту-154. При этом авиапромышленность России не сдастся без боя, готовясь к массовому производству пассажирских самолетов нового поколения: SukhoiSJ-100, введенного в эксплуатацию в 2011 году, и магистрального самолета XXI века MS-21 – к 2020-му. Однако об успехах говорить рано.

Как отмечали многие гости конференции из числа практиков, идя в ногу со временем, региональные компании заменяют проверенные ЯК-42 на боинги (естественно, с огромной потерей в количестве, так как цены иномарок гораздо выше), а потом прогорают. Оказывается, что в условиях России ЯК на 50 процентов выгоднее. Их проще обслуживать, они лучше приспособлены к зимнему климату, на них легче достать запчастки.

Сроки поставок запчастей для импортных пассажирских самолетов в регионы растянуты колоссально: от недель до месяцев. Это нередко становится причиной крушений. К лишним финансовым и временным затратам приводят слабые логистические схемы. Усугубляет положение плохое управление запасами и поставками. В итоге адекватно содержать и должным образом обслуживать боинги и аэробусы может позволить себе только процветающая компания.

## Экипажем боинга командует штурман?

Ключевой вопрос: кому летать на боингах и аэробусах? Сейчас таких специалистов Россия готовит в США. Однако большинство авиакомпаний не может себе позволить такой роскоши. Летчикам советуют переучиваться за свой счет за рубежом, но такой совет вряд ли можно назвать добрым. Так, появление в стране авиатранса с западным лицом выбрасывает за борт профессии квалифицированных пилотов, отлично справлявшихся с отечественными лайнерами. Кроме того, «волчьим билетом» для опытных летчиков становится плохое владение английским, который, как известно, преподавался в наших вузах весьма формально. Сейчас в вузах вводят новые программы. Но что делать старым специалистам? И кто приходит на место этих «списанных» кадров?

«Зачастую в кресло пилота попадает тот, кто укладывается в международный стандарт, демонстрируя высокий уровень английского и другие дополнительные качества, но являясь при этом весьма посредственным, а то и просто низкоквалифицированным летчиком, – сказал преподаватель Ростовского филиала МГТУ ГА, один из авторитетных авиационных специалистов на Юге России **М. Ю. Суров**. – Это серьезно отражается на безопасности полетов. Еще одна проблема – новая практика переучивания специалистов, которая превратилась в тенденцию. Сегодня штурман или борт-инженер может пройти переподготовку и стать вторым пилотом и даже командиром экипажа. Именно такие кадры приносят авиации много проблемных случаев, так как их менталитет принципиально отличается от менталитета профессионалов, получивших классическое образование пилота и умеющих быстро и самостоятельно принимать правильные решения».

## Автоматизация – повод задуматься

Стремительное развитие авиатехнологий влечет необходимость трансформации и авиационного образования. А оно, к сожалению, отстает – не только в России, но и в мире. Как рассказал доцент Ростовского филиала МГТУ ГА **Б. В. Рябошапка**, специалисты американского авиационного агентства видят угрозу безопасности полетов в растущей автоматизированности самолетов. Полагаясь на компьютер, пилоты

современных лайнеров зачастую не готовы к экстренным ситуациям и управлению вручную. Эксперты полагают, что нужно искать золотую середину между прогрессом и здравым смыслом. У летчика должна быть возможность в любой момент вмешаться в работу автоматики и уметь управлять лайнером во всех ситуациях. И этому их нужно обучать.

«Сегодня для пилотов более важна не скорость реакции, которой уделялось так много внимания раньше, а умение думать и грамотно действовать, анализируя данные, предоставляемые приборами, и учитывая возможности всех систем самолета. Именно так готовят летчиков за рубежом. Применяется когнитивный подход к обучению пилотов, основанный на понимании законов физики полета и управления самолетом на разных этапах, процессов, происходящих в окружающем мире, а также знании собственных психофизических реакций», – отметил Борис Рябошапка.

Трудности во взаимодействии с постоянно усложняющимися машинами испытывают и специалисты по техническому обслуживанию. В Ростовском филиале МГТУ ГА профессионалов авиации в сфере обслуживания готовят с помощью современного тренажерного комплекса. Он включает тренажер петербургской фирмы «НИТА» и виртуальные приборы на основе технологий американской компании NationalInstruments.

Модули тренажера «НИТА» предназначены для практического выполнения процедур и операций по оценке технического состояния и поиска неисправностей для некоторых видов оборудования авиационных электросистем, пилотажно-навигационного комплекса, бортового и наземного радиооборудования. Виртуальные приборы на основе технологии NationalInstruments открывают возможности дистанционного обучения при изучении специальных технических дисциплин, индивидуальной образовательной траектории (каждый студент работает в своем режиме), а также реализации концепции «когнитивных технологий виртуальной реальности».

## Модернизация авиационного образования

Высокотехнологичные тренажеры появились в филиале полгода назад. О внедрении инновационных технологий в образовательный процесс говорили директор Ростовского филиала МГТУ ГА Г. Л. Акопов и другие сотрудники кафедры социально-экономических дисциплин. Показатель эффективности проводимой здесь модернизации – качественный прирост числа обучающихся, развитие связей филиала с отраслевыми предприятиями. Более 50 авиационных предприятий стали партнерами Ростовского фи-

**Представитель компании «Юг-Авиа» В. С. Радченко, выпускник Ростовского филиала МГТУ ГА подарил вузу вертолет Ми-2. Машина военной авиации 70-х годов с 25-летним стажем работы станет наглядным учебным пособием.**

лиала МГТУ ГА. В учебном заведении уверены, что потребность региона в авиационных специалистах по технической эксплуатации возрастет. Причина этого – проект аэропорта «Южный». Как известно его реализация намечена к чемпионату мира по футболу. Ожидается, что этому хабу потребуются около 20 тысяч сотрудников (плюс 40 тысяч – в сопутствующие отрасли). За пять лет, оставшихся до будущего чемпионата и возможного открытия аэропорта-гиганта, в Ростовском филиале МГТУ ГА успеет получить образование по современному международным стандартам как минимум один выпуск. Вполне реально открытие новых специальностей и расширение учебной базы.

Светлана СМОЛЬЯНИНОВА