И становится явью мечта…

2021 год вошел в историю гражданской авиации как давший старт подготовке летного состава для отечественных авиакомпаний. В сентябре за учебные скамьи Белорусской государственной академии авиации сели 11 будущих пилотов, 8 из которых обучаются по государственному заказу. Безусловно, этому знаменательному событию предшествовала длительная и кропотливая работа большого числа причастных к нему людей. О том, как это было, и подготовке летчиков в Беларуси «ТВ» рассказали в академии.

Открытие летной специальности на базе академии авиации имеет свою предысторию. Впервые эта идея зародилась еще в 2003 году, поэтому с уверенностью можно сказать, что свой вклад в общее дело внесло достаточно большое количество людей. В активную фазу процесс по открытию в Беларуси подготовки коммерческих пилотов вступил примерно два года назад. На протяжении всего этого времени в тесной кооперации в нем активно были задействованы многие участники – и авиационные власти, и коллектив академии, а также другие заинтересованные организации.

– В одно русло, что называется, сошлись несколько рек, которые стали той самой необходимой движущей силой, позволившей претворить эту идею в жизнь, – рассказывает ректор БГАА Артем Шегидевич. *– И мне повезло, что я тоже имею к этому отношение.*

Работа была проделана колоссальная. В первую очередь изучался и анализировался опыт коллег в подготовке летного состава в России и странах Балтии, Китае и США. Невозможно сосчитать, сколько прошло встреч и дискуссий, посвященных обсуждению огромного числа самых разных вопросов – от формирования педагогического состава до материальной базы. Плюс бумажная работа: учебные планы, программы, стандарты…

Взять, к примеру, вопрос о количестве лет обучения, который напрямую влияет на конкурентоспособность образовательных услуг. После длительных обсуждений в академии пришли к цифре 4,5 года. В Европе лицензию коммерческого пилота можно получить и за меньшее количество времени, однако в Беларуси в этом плане есть небольшой нюанс – для трудоустройства пилот должен иметь диплом о высшем образовании. А с учетом того, что в учебный план БГАА заложена еще военная подготовка, а также минимальные 160 часов налета для выпускников, этот срок был признан наиболее оптимальным.

К слову, есть у новой специальности еще одно отличие: в настоящее время она является одной из самых дорогостоящих в стране. В плату за обучение входят затраты на летную подготовку курсантов.

В то же время, рассказывают в академии, по большому счету с нуля создавать ничего не приходилось. Практически вся необходимая база и собственный опыт подготовки частных пилотов в нашей стране к этому времени имелись – их обучают некоторые авиационные учебные центры.

Таким образом, через 4,5 года первые белорусские летчики пополнят ряды отечественных авиакомпаний. Как говорят в БГАА, все ребята – качественные, имеют допуск ВЛЭК, высокие проходные баллы по дисциплинам и внутреннему экзамену академии по физподготовке. И с этого момента ее коллективу предстоит не менее важный и ответственный период – несколько лет ежедневного труда над каждым из этих молодых людей.

– Прежде всего мне бы очень хотелось, чтобы эти ребята не ошиблись в профессии. Любить авиацию – это хорошо, но быть ее частью – другое дело. Не факт, что человек, садясь в самолет не в качестве пассажира, а за его штурвал, будет психологически готов к ответственности за жизни других, не подвергнется панике или страху. Именно к этому мы должны морально подготовить каждого нашего летчика, – отметил ректор. Он также выразил надежду, что все поступившие в этом году на летную специальность благополучно дойдут до финиша.

Бесспорным является факт влияния профессиональной подготовки летного состава на уровень безопасности полетов. Важную роль здесь играет психологическая адаптация курсантов к профессии. Не случайно в гражданской авиации есть выражение: «Это у военного летчика за спиной парашют, а у тебя – двести душ».

– Академия планирует уделять много внимания изучению человеческого фактора в работе пилота. Мы должны иметь на выходе не только профессионального авиационного специалиста, но и человека, способного быстро принимать правильные решения, – подчеркнул Артем Шегидевич.

Для решения этой задачи в учебном заведении создана специальная социально-педагогическая и психологическая служба. Планируется, что с каждым из курсантов будет работать подготовленный психолог, а результаты проведенных тренингов и тестов станут доступны ответственным за прием на работу должностным лицам.

Было принято решение, что в нашей стране практическую подготовку пилотов для гражданской авиации будет осуществлять Минский аэроклуб ДОСААФ, занимающийся обучением летного состава для государственной авиации. Это прописано в проекте указа о подготовке летных кадров. В этом документе предлагается также закрепить норму о том, что если заказчиком кадров выступает государство, специалист должен отработать по распределению в белорусской авиационной организации не менее пяти лет (аналогично практике, существующей в подготовке военнослужащих).

Один из наиболее часто задаваемых вопросов: на какие типы воздушных судов будут учить летчиков в Беларуси? Здесь алгоритм действий следующий: курсант учится летать на легких самолетах, имеющихся в распоряжении ДОСААФ, а после окончания академии получает лицензию коммерческого пилота. Затем поступает на работу в отечественную авиакомпанию (скажем, «Белавиа» или «Трансавиаэкспорт»), которая сама определяет, на каком самолете он будет летать и соответственно на какой тип ВС ему нужно пройти тренажерную подготовку и допуск.

Разумеется, основной целью открытия летной специальности в республике является обеспечение кадрами белорусского авиационного рынка. В доковидные времена его ежегодная потребность составляла порядка 10–15 человек. В летном составе заинтересованы национальный авиаперевозчик, грузовая авиация, коммерческие авиакомпании и госавиация МЧС.

При этом ежегодная потребность в летчиках во всем мире, по оценкам ICAO, – около 800 человек. Поэтому в академии убеждены, что нельзя сбрасывать со счетов экспортный потенциал белорусских образовательных услуг. Наш главный козырь – в привлекательном соотношении качества и стоимости обучения. Она в Беларуси не выше, чем в странах постсоветского пространства, и при этом в разы ниже, чем в дальнем зарубежье. Сегодня уже проявили интерес к летной подготовке в нашей стране Венесуэла, Казахстан, страны Африканского континента и даже Китай, имеющий немалое количество собственных авиационных вузов.

– Если белорусская летная школа сможет зарекомендовать себя с положительной стороны, думаю, Белорусская государственная академия авиации станет конкурентоспособным игроком на мировом авиационном рынке, – высказал мнение ректор БГАА Артем Шегидевич.

Инесса ГЕРМАНЧУК, «ТВ»

РЕКТОР БГАА АРТЕМ ШЕГИДЕВИЧ: – АКАДЕМИЯ АВИАЦИИ ПЛАНИРУЕТ УДЕЛЯТЬ МНОГО ВНИМАНИЯ ИЗУЧЕНИЮ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА В РАБОТЕ ПИЛОТА. МЫ ДОЛЖНЫ ИМЕТЬ НА ВЫХОДЕ НЕ ТОЛЬКО ПРОФЕССИОНАЛА, НО И ЧЕЛОВЕКА, СПОСОБНОГО БЫСТРО ПРИНИМАТЬ ПРАВИЛЬНЫЕ РЕШЕНИЯ.