МАТФ. Профессионалы

Авиации мешают армия и строгое законодательство

Эксперты нашли все причины дефицита лётчиков в стране

Екатерина Нейфельд

По данным IKAO, России не хватает 600 пилотов в год. Чем вызван дефицит летчиков и как с ним бороться - эти вопросы обсудили ведущие российские и мировые эксперты на конференции «Профессионалы авиации». Конференция прошла 24 августа, во второй день Международного авиатранспортного форума в Ульяновске.

Фото Павла Шалагина

Российская авиация теряет до 4 миллиардов долларов в год из-за отсутствия коммерческого специального образования. Именно эту сумму зарабатывает отрасль за рубежом, обучая лётчиков в частном порядке

Портрет идеального лётчика

«Мы принимаем на обучение и в дальнейшем на работу пилотов со стопроцентным здоровьем, отслуживших в армии, желательно в возрасте до 35 лет и со знанием английского языка», - говорит генеральный директор авиашколы «Аэрофлота» Юрий Григорьев. Последний пункт особенно важен. В России авиакомпаниям сложно найти персонал с превосходным английским. Многие признают, что именно из-за этого серьезно проигрывают западным конкурентам. «Как мы можем обслуживать самолеты, если по слогам читаем техническую документацию и понимаем ее с четвертого раза?», - сетует заместитель генерального директора по организации летной работы группы компаний «Волга - Днепр» Евгений Борисов. - Для всех работников авиакомпании английский должен быть вторым родным языком».

Как правило, компании принимают на работу профессионалов со знанием английского не ниже третьего уровня. Но этого недостаточно: за свой счет приходится доучивать персонал специализированному английскому и подтягивать общий уровень владения языком, желательно - до совершенного. Однако не все авиакомпании тратят деньги на повышение квалификации сотрудников. Так, у «Аэрофлота» одно из требований к своим летчикам - готовность инвестировать в собственное образование. Затраты на обучение в будущем компенсируются высокими зарплатами.

Думать о том, кто будет работать в небе через 15 лет, надо уже сегодня

Вообще, российская авиация теряет до 4 миллиардов долларов в год из-за отсутствия коммерческого специального образования. Именно эту сумму зарабатывает отрасль за рубежом, обучая летчиков в частном порядке. «Преимущества частных школ очевидны, - считает Юрий Григорьев. - В авиакомпаниях сокращается дефицит летного состава, подготовка ведется в соответствии с международными стандартами, за счет качества подготовки пилотов повышается уровень безопасности полетов. А для пилотов это обучение с гарантированным налетом, ясные перспективы трудоустройства и сокращение срока обучения». Школы при авиакомпаниях в России обучают лишь готовых специалистов. Делают высококлассных профессионалов из вчерашних выпускников летных и технических вузов и ссузов. В авиакомпаниях таких выпускников называют «полуфабрикатами».

Почему училища готовят «полуфабрикаты» вместо пилотов

Ректор УВАУГА Сергей Краснов не отрицает, что авиакомпаниям приходится доучивать и переучивать их выпускников. Но есть объективные причины, почему учебные заведения вместо готового «продукта» выпускают лишь «полуфабрикат».

Первая причина, которую назвал Краснов, - это плохое техническое оснащение училищ. Учиться летать было просто не на чем. До 2008 года в распоряжении всех летных школ страны было в общей сложности лишь семь воздушных судов. Сейчас ситуация меняется в лучшую сторону. За последние пять лет училищам предоставили 121 летательный аппарат и несколько современных тренажеров. «Я сам не верил, что мы получим тренажер «Аэробас». Но мы его получили, не за горами и «Боинг», - улыбается Сергей Иванович. Самолеты предоставили, но учиться летать мешают еще и ужасные взлетные поля. «Обещанный ремонт взлетно-посадочных полос отложили на несколько лет из-за затрат на Сочинскую олимпиаду, - рассказывает Краснов. - Тем временем на разбитых аэродромах мы повредили уже пять самолетных стоек».

Еще одна причина плохой подготовки пилотов - недостаток профессорско-преподавательского состава. Зарплата у педагогов очень низкая, мало кто из настоящих профессионалов соглашается преподавать за такие деньги. «Нам удалось донести эту мысль до власти, и с сентября ожидается увеличение зарплат нашим педагогам вдвое, - говорит ректор УВАУГА. - За эти деньги мы всё-таки не сможем привлечь самых лучших, но привлечем и сохраним, как минимум, достойных преподавателей».

Заместитель руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Олег Сторчевой называет еще одну интересную причину получения вместо летчиков «полуфабрикатов»: российской авиации мешает... армия! «Во время службы в армии курсанты утрачивают многие практические навыки, на их восстановление требуются деньги и время. После службы в армии 20% молодых пилотов не возвращаются в профессию, в том числе из-за проблем со здоровьем, которые появляются у молодого человека во время и после службы, - объясняет Сторчевой. - По этому поводу мы неоднократно обращались в Минтранс с просьбой как-то решить проблему, но они пока нас не слышат».

Проблему пробуют решать на местах. Но военная кафедра при УВАУГА способна принять меньше половины от всего объема курсантов. С рядом авиапредприятий заключаются договоры об альтернативной службе.

Война за лётный персонал

Но даже за «полуфабрикаты» в российских авиакомпаниях идет война. «Компании идут на искусственное завышение зарплат, чтобы переманить персонал к себе и не остаться без летчиков в условиях сегодняшнего их острого дефицита», - говорит заместитель генерального директора по организации летной работы группы компаний «Волга-Днепр» Евгений Борисов. По его словам, помимо недостаточного количества выпускников летных училищ, существует еще несколько причин, которые усиливают дефицит пилотов в России. Так, по российскому законодательству, в кабине пилота запрещено работать лицам, которые не являются гражданами нашей страны. Теоретически мы могли бы восполнить недостаток пилотов за счет профессионалов, например, из стран СНГ. Ведь во всем мире интернациональные экипажи успешно работают. «В Западной Европе около полутора тысяч свободных пилотов, которые готовы были бы работать в российских авиакомпаниях, если бы позволяло законодательство», - комментирует завуч Балтийской авиационной академии Витаутас Станкявичюс.

«Во-вторых, многие почему-то считают, что бортинженера и штурмана нельзя переучить на пилота. Это миф! - уверен Евгений Борисов. - Количество бортинженеров кое-где избыточно, но они - высококвалифицированные специалисты, их нельзя просто так разбазаривать. Лучше затратить деньги на их переобучение. Это обойдется дешевле, чем учить на авиаспециалиста с нуля».

По прогнозам, к 2030 году в мире будет в два раза больше самолетов, а значит, понадобится и в два раза больше пилотов, о подготовке которых надо подумать уже сегодня. России за оставшиеся семь лет нужно не только перекрыть имеющийся дефицит кадров, но и в разы увеличить количество авиаспециалистов. Плановая работа уже ведется. Если в 2006 году летные учебные заведения выпускали 240 специалистов в год, то сегодня выпускают 790 человек. В следующем году планируется выпустить тысячу авиаторов.

В сложившейся ситуации парадоксальным остается то, как работают зональные приемные комиссии. «Из-за того что ребята с Дальнего Севера, с какой-нибудь Колымы, сдают ЕГЭ хуже, чем ребята из центральных регионов, они не проходят к нам по конкурсу. То есть дальние регионы фактически остаются без пилотов, - рассказывает Сергей Краснов. - С этим срочно нужно что-то делать. В ближайшее время, совместно с министерством образования и с Минтрансом, мы разработаем особые условия приема абитуриентов в зональных приемных комиссиях».

В Ульяновске пройдёт ВелоНочь

Анастасия Гайнутдинова

31 августа любители велосипедного спорта смогут совершить ночную экскурсию по музеям города. Акция «ВелоНочь» пройдёт в Ульяновске и ещё нескольких городах страны по инициативе Зелёного движения России ЭКА и будет направлена на поддержку велодвижения в России и привлечение внимания к истории родного края.

Необычная акция пройдёт в городе при поддержке музея-заповедника «Родина В.И. Ленина», принять участие в ней смогут все велосипедисты, достигшие 14-ти лет. Правда, есть и обязательное требование: своего «железного коня» велосипедисты должны будут оборудовать световыми приборами - белым фонарём спереди и красным фонарём сзади.

Стартуют участники акции на площади Ленина в 22.00 последней ночи лета. Свои двери для них распахнут Историко-архитектурный комплекс «Симбирская засечная черта», музей «Симбирская классическая гимназия», музей «Симбирская фотография» и Историко-мемориальный центр-музей И.А.Гончарова.

На первой остановке, у засечной черты, участников поприветствуют стрельцы - стражи Симбирской крепости, там же команда «BrainStorm» покажет огненное шоу. На следующем этапе велосипедисты одними из первых поднимутся на борт фрегата «Паллада», расположившегося во дворе Дома Гончарова. Далее участники акции направятся в

Фото Алёны Дамбаевой

музей «Симбирская классическая гимназия», где их встретит исторический персонаж - Федор Керенский, некогда бывший директором этого старейшего учебного заведения Симбирска. На финише, около музея «Симбирская фотография», все желающие смогут сфотографироваться с велосипедом начала XX века и узнать историю велосипедного сообщества Симбирска. Окончится большая ночная экскурсия просмотром видеороликов и фильмов на велосипедную тематику.

ОБЛАСТНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ КАЗЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ЦЕНТР ЗАНЯТОСТИ НАСЕЛЕНИЯ ГОРОДА УЛЬЯНОВСКА
5 сентября 2012 года проводит молодежную ярмарку вакансий и учебных рабочих мест
с 13 до 15 часов 30 минут
в ПРАВОБЕРЕЖЬЕ: площадь 100-летия со дня рождения В.И. Ленина (в фойе Ленинского мемориала);
в ЗАВОЛЖЬЕ: проспект Туполева, 1 (в Ульяновском медицинском колледже).