

ПРОБЛЕМЫ СИСТЕМЫ ПОДГОТОВКИ ПИЛОТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

К.Н. Крикунов

Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск)

Образовательная система подготовки пилотов гражданской авиации Советского Союза полностью обеспечивала потребности отрасли в летном составе высокой квалификации. В настоящее время сложилась ситуация, когда образовательные организации, ведущие первоначальную подготовку пилотов, не в полной мере справляются с возложенными на них задачами. В статье представлена ретроспектива, а также анализ структуры существующей образовательной системы подготовки пилотов гражданской авиации, представлены данные по набору и выпуску по специальностям подготовки пилотов, укомплектованности образовательных организаций кадрами, состоянию материально-технической базы образовательных организаций, различным видам обеспечения курсантов. Выявлены проблемы подготовки пилотов: недоукомплектованность образовательных организаций кадрами, несоответствие материально-технической базы предъявляемым требованиям, отсутствие у выпускников училищ возможности сразу стать пилотами современных воздушных судов, недостаточное финансирование образовательных организаций. Результаты анализа могут быть применены в целях совершенствования образовательного процесса подготовки коммерческих пилотов.

Ключевые слова: образовательная организация, подготовка, пилоты, анализ, проблемы.

Официальной датой создания гражданской авиации России считается 9 февраля 1923 года – в соответствии с постановлением Совета Труда и Обороны был создан Совет по Гражданской авиации. К середине 30-х годов XX века возникла необходимость подготовки значительного количества пилотов гражданской авиации, квалификация которых обеспечивала бы возможность управления современной техникой, а также круглогодичного пилотирования в сложных метеорологических условиях. Для обеспечения этой потребности в 1935 г. в г. Батайске Ростовской области при 1-й объединенной школе пилотов и авиатехников Гражданского воздушного флота (ГВФ) (в соответствии с приказом Главного управления ГФВ от 19.09.1935 № 270) были организованы Курсы высшей летной подготовки (КВЛП), основной целью которых была «переподготовка пилотов по самолетовождению, по приборам, по радио, ночью и в затруднительных метеорологических условиях, а также переподготовки пилотов в высший класс и на тяжелые самолеты».

В 1947 г. КВЛП были реорганизованы в Школу высшей летной подготовки (ШВЛП), которая была перебазирована в г. Бугуруслан

Оренбургской области, а в 1950 г. – в г. Ульяновск. В дальнейшем ШВЛП подверглась ряду преобразований, итогом которых стало создание в 1992 г. Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации [1].

16 декабря 1940 года в соответствии с приказом №112 начальника Главного Управления Гражданского воздушного флота были созданы 41-я отдельная учебная авиаэскадрилья Гражданского воздушного флота с базированием в г. Актюбинске (Казахстан) и 121-я отдельная учебная авиаэскадрилья ГВФ с базированием в г. Гомель (Белоруссия). Результатом ряда реорганизаций и передислокаций в 1951 г. было создано Бугурусланское летное училище гражданской авиации [2].

16-я Отдельная учебная эскадрилья ГВФ с базированием в г. Первомайске Одесской области была создана 16 декабря 1940 года. В конечном итоге, после преобразований на ее базе в 1948 г. было создано Краснокутское летное училище гражданской авиации (г. Красный Кут Саратовской области) [3].

Приказом Начальника Главного управления Гражданского Воздушного Флота от 2 марта 1943 года № 634 была создана Исиль-Кульская авиашкола первоначального обуче-

ния ГВФ, позднее перебазированная в г. Сасово Рязанской области. В июне 1947 г. постановлением Совета Министров СССР было создано Сасовское летное училище гражданской авиации [4].

В 1955 г. постановлением Правительства СССР в Ленинграде было основано Высшее авиационное училище ГВФ (в настоящее время – Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации) [5].

1 июля 1960 года было основано Кременчугское летное училище гражданской авиации (г. Кременчуг, Украина), после распада СССР было переименовано в Кременчугский летный колледж Национального авиационного университета [6].

На базе Кировоградского военного авиационного училища летчиков дальней авиации (60-е высшее авиационное училище летчиков ВВС), расформированного в 1960 году, была создана Кировоградская школа высшей летной подготовки ГВФ (г. Кировоград, Украина), реорганизованная впоследствии в Кировоградское высшее летное училище гражданской авиации (1978 г.) [7]. В настоящее время училище является Кировоградской летной академией Национального авиационного университета Украины.

В 1975 г. в г. Актюбинске (Казахстан) было основано Актюбинское высшее летное училище гражданской авиации, преобразованное в 1996 г. в Актюбинское высшее военное авиационное училище [8].

Таким образом, в СССР существовало 8 учебных заведений, которые готовили пилотов для гражданской авиации, из них 3 – высших. В совокупности они полностью обеспечивали потребности гражданской авиации СССР в пилотах.

Все учебные заведения были укомплектованы высококвалифицированным профессорско-преподавательским составом. Значительное внимание уделялось постоянному совершенствованию материально-технической базы – при обновлении авиационного парка страны новые типы самолетов незамедлительно поставлялись в училища. Следует отметить, что в СССР активно велась подготовка пилотов для гражданской авиации других государств. С ноября 1955 г. в Ульяновске велась подготовка экипажей из стран Восточной Европы, а также Гвинеи, Мали, Ганы и других стран Азии и Африки. В декабре 1974 г. в Ульяновске был создан Центр совместного обучения летного технического и диспетчер-

ского персонала стран – членов Совета Экономической Взаимопомощи.

Ежегодный выпуск летных училищ гражданской авиации составлял порядка двух тысяч человек. Выпускник училища, как правило, становился вторым пилотом Ан-2, через несколько лет – командиром этого самолета. Затем пилоты проходили переподготовку на самолеты Ан-24 и Як-40. После получения опыта пилотирования этих самолетов пилотов назначали на самолеты первого класса – Ту-154 и Ил-62. Такая система обеспечивала высокую квалификацию пилотов – невозможно было стать командиром воздушного судна, не пройдя все этапы подготовки.

В настоящее время 6 государственных образовательных организаций в России ведут первоначальную подготовку коммерческих пилотов. Две из них ведут подготовку пилотов с высшим образованием: Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации (СПбГУ ГА) и Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации (институт) (УВАУ ГА). Четыре училища готовят пилотов по программам среднего профессионального образования: Бугурусланское летное училище гражданской авиации (филиал СПбГУ ГА), Омский летно-технический колледж гражданской авиации, Сасовское и Краснокутское летное училище гражданской авиации (все – филиалы УВАУ ГА). Все они являются частью вертикально интегрированных комплексов образовательных организаций гражданской авиации (рис. 1).

Прием в училища и СПбГУ ГА осуществляется как на обучение за счет средств бюджета, так и по договорам с оплатой стоимости обучения с юридическими и (или) физическими лицами. Прием происходит на конкурсной основе. В образовательные организации высшего профессионального образования принимаются лица, имеющие документ государственного образца о среднем (полном) общем образовании, среднем профессиональном образовании или высшем профессиональном образовании, а также документ государственного образца о начальном профессиональном образовании, если в нем есть запись о получении предъявителем среднего (полного) общего образования.

Количество мест для приема на первый курс обучающихся за счет средств федерального бюджета и структура их приема определяются в пределах заданий (контрольных цифр приема), устанавливаемых ежегодно

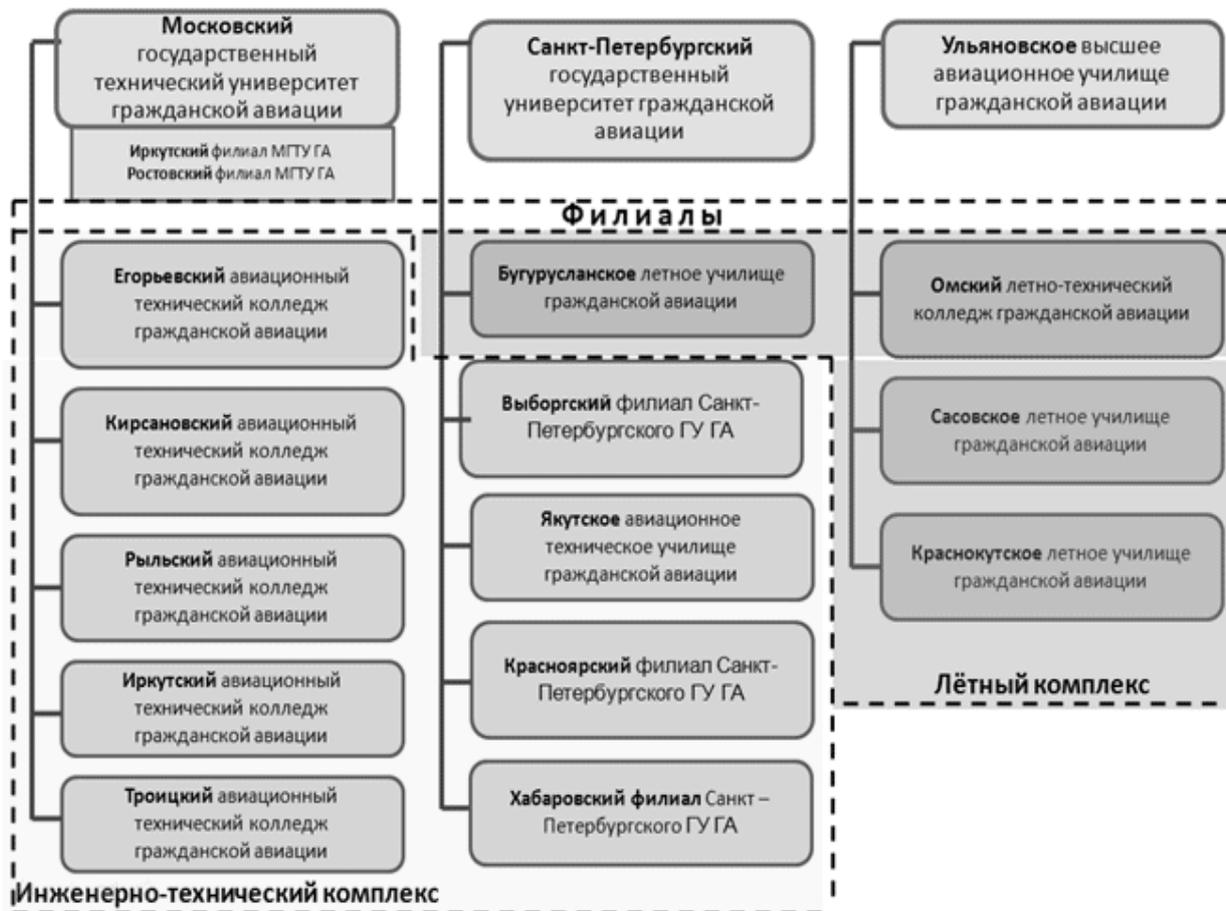


Рис. 1. Вертикально интегрированные комплексы образовательных организаций гражданской авиации

Прием по программам первоначальной подготовки пилотов с 2007 по 2011 гг.

Таблица 1

№ п/п	Образовательные организации	2007	2008	2009	2010	2011
1	Санкт-Петербургский ГУ ГА	60	60	140	140	135
2	Ульяновское ВАУ ГА	120	120	190	206	205
3	Бугурусланское ЛУ ГА	65	80	120	120	120
4	Краснокутское ЛУ ГА	40	65	90	120	120
5	Омский ЛТК ГА	50	65	90	85	90
6	Сасовское ЛУ ГА	60	85	120	120	120
	Итого	395	475	750	791	790

Министерством транспорта Российской Федерации по согласованию с Министерством образования и науки Российской Федерации. В дальнейшем планируется формировать государственный заказ на подготовку пилотов с учетом потребности авиакомпаний в персонале с различными уровнями образования. Однако следует отметить, что в настоящее время количественные показатели набора не отвечают потребностям отрасли. Так, по словам генерального директора авиакомпании «Аэро-

флот» Виталия Савельева, гражданской авиации необходимо не менее 800 пилотов в год, а в ближайшей перспективе потребность составит 1000 пилотов [9].

Данные по приему по программам первоначальной подготовки пилотов за последние годы [10] представлены в табл. 1.

Данные по выпуску образовательных организаций по специальностям подготовки пилотов приведены в табл. 2.

В качестве результатов вступительных

Выпуск по специальностям подготовки пилотов

№ п/п	Образовательные организации	2008	2009	2010	2011	2012
1	Санкт-Петербургский ГУ ГА	30	35	29	30	56
2	Ульяновское ВАУ ГА	81	67	91	85	110
3	Бугурусланское ЛУ ГА	72	70	75	30*	90
4	Краснокутское ЛУ ГА	32	21	36	95	83
5	Омский ЛТК ГА	24	35	44	45	47
6	Сасовское ЛУ ГА	21	37	55	44	95
	Итого	260	265	330	330	481

испытаний засчитываются результаты Единого государственного экзамена, а для поступающих, получивших соответствующее образование до 1 января 2009 года, предусмотрены иные вступительные испытания. Кроме того, оценивается физическая подготовленность абитуриентов, необходимо пройти врачебно-летную экспертную комиссию (ВЛЭК), а также психологическое обследование. При этом абитуриенты, не прошедшие ВЛЭК, а также показавшие неудовлетворительные результаты при оценке физической подготовленности или психологическом обследовании, выбывают из участия в конкурсе. По данным Федерального агентства воздушного транспорта конкурс на специальность «Летная эксплуатация воздушных судов» составлял в последние годы от 5 до 7 человек на место. Отдельным категориям абитуриентов предоставляются льготы при поступлении.

Подготовка пилотов ведется как по очной, так и по заочной формам обучения (для специалистов со средним образованием, имеющим действующие пилотские свидетельства).

Подготовка пилотов в СПбГУ ГА и УВАУ ГА с 2011 года ведется в соответствии с Федеральным государственным образовательным стандартом по специальности 162001 «Эксплуатация воздушных судов и организация воздушного движения» (профиль – организация летной работы), срок обучения составляет 5 лет. В перспективе планируется переход на обучение по программам бакалавриата и магистратуры. Выпускники училища получают диплом государственного образца о высшем профессиональном образовании, свидетельство линейного пилота гражданской авиации, дающее право переучиваться практически на любой самолет гражданской авиации.

Подготовка пилотов в остальных летных училищах ведется в соответствии с Федераль-

ным государственным образовательным стандартом 161005 «Летная эксплуатация летательных аппаратов», срок обучения составляет 2 года 10 месяцев. Образовательные программы включают 2916 часов теоретической, 38 тренажерной и 150 часов летной подготовки. Выпускники получают квалификацию «пилот» и впоследствии имеют возможность сокращенного обучения по программам высшего профессионального образования.

Данные по укомплектованности образовательных организаций кадрами [10] приведены в табл. 3–5.

Анализ приведенных данных свидетельствует о том, что укомплектованность образовательных организаций гражданской авиации профессорско-преподавательским, летно-инструкторским и инженерно-техническим составом является серьезной проблемой. Основной причиной недостатка кадров является низкий уровень заработной платы – существуют кратные разрывы в размерах оплаты труда со специалистами, занимающими аналогичные должности в авиапредприятиях. Сложившаяся ситуация приводит к снижению качества подготовки выпускников и невыполнению плана учебно-летной работы.

Данные по возрастным категориям летно-инструкторского и командно-летного состава образовательных организаций [10] приведенные на рис. 2, позволяют утверждать, что имеется тенденция к увеличению среднего возраста рассматриваемых категорий.

Основу материально-технической базы образовательных организаций составляют воздушные суда и тренажеры. Парк воздушных судов состоит из самолетов Ан-2, Як-18Т, Як-18Т (36с), М-101, Як-40, Ан-24, Л-410, DA-40, DA-42, Cessna-172 и вертолетов Ми-8Т. В сравнении с 1990 годом парк воздушных судов сократился в 15 раз. Значительная часть воздушных судов не имеет сертификата

Таблица 3

Показатели укомплектованности профессорско-преподавательским составом

№ п/п	Образовательные организации	Доля укомплектованности, %	Средняя заработная плата
1	Санкт-Петербургский ГУ ГА	93	25 950
2	Ульяновское ВАУ ГА	76	8 500
3	Бугурусланское ЛУ ГА	100	12 800
4	Краснокутское ЛУ ГА	100	9 500
5	Омский ЛТК ГА	85	13 300
6	Сасовское ЛУ ГА	85	13 700

Таблица 4

Показатели укомплектованности летно-инструкторским составом

№ п/п	Образовательные организации	Доля укомплектованности, %	Средняя заработная плата
1	Санкт-Петербургский ГУ ГА	75	34 650
2	Ульяновское ВАУ ГА	46	17 100
3	Бугурусланское ЛУ ГА	75	19 000
4	Краснокутское ЛУ ГА	100	17 500
5	Омский ЛТК ГА	65	27 350
6	Сасовское ЛУ ГА	85	20 500

Таблица 5

Показатели укомплектованности инженерно-техническим составом

№ п/п	Образовательные организации	Доля укомплектованности, %	Средняя заработная плата
1	Санкт-Петербургский ГУ ГА	63	12 000
2	Ульяновское ВАУ ГА	64	8 300
3	Бугурусланское ЛУ ГА	53	12 300
4	Краснокутское ЛУ ГА	91	6 300
5	Омский ЛТК ГА	71	12 950
6	Сасовское ЛУ ГА	56	9 600

летной годности, большинство самолетов являются морально и физически устаревшими. Иностранные самолеты имеют так называемую «стеклянную» кабину с цифровыми приборами, отечественные машины укомплектованы аналоговыми системами. Расход топлива самолетов типа «Як» и «Ан» кратно превышает расход аналогичных машин иностранного производства (часовой расход авиатоплива самолета Ан-26 – 850 кг/ч, часовой расход авиатоплива самолета DA-42 – 38 кг/ч). В 2011 году в Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации поставлены 5 самолетов DA-40 и 5 DA-42, в Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации – 9 DA-40 и 1 Л-410. В 2012 году заключено четыре контракта на поставку в срок до марта 2013 года 13 однодвигательных воздушных судов иностранного производства в Санкт-Петербургский университет гражданской авиации и еще 15 в Ульяновское высшее авиационное училище

гражданской авиации на общую сумму более 4,125 млрд руб. Однако эти поставки не обеспечивают потребности образовательных организаций в обновлении парка воздушных судов. Кроме того, существуют проблемы с поставками запасных частей. Так, например, в России прекращено производство комплектующих для Як-18Т (36с), зарубежные аналоги имеют низкую надежность. Существовавшие планы на поставку в УВАУ ГА выпускных самолетов «Рысачок» [16] не были реализованы, опытно-конструкторские работы по его созданию свернуты, выпущено 2 экземпляра данного самолета, которые не прошли сертификацию и не могут применяться по назначению [11]. Значительная часть имеющихся тренажеров также не отвечает современным требованиям, так как они выполнены на основе устаревших типов самолетов. В 2011 году для Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации поставлено 6 тренажеров, для Улья-

Теория и методика профессионального образования

новского высшего авиационного училища гражданской авиации – 4. Данные по поставкам воздушных судов и тренажеров в образовательные организации гражданской авиации за последние годы [10] приведены на рис. 3.

Вследствие недостаточной укомплектованности материально-технической базы в образовательных организациях образовалась задолженность по летной подготовке курсантов. Сложившаяся ситуация привела к тому, что на протяжении нескольких последних лет значительной части выпускников не выдаются дипломы. Не получившие дипломы выпускники затем вызываются для продолжения летной подготовки и получают дипломы только после полного выполнения программы, что приводит к значительным перерывам в летной работе и снижению квалификации выпускников, а также к их переходу к другим сферам деятельности. Так, по состоянию на начало 2012 года в Бугурусланском ЛУ ГА задолженность составляет 25 000 часов [12]. На январь 2013 года училище располагает тремя законсервированными Як-40, тремя М-101 (также законсервированными), четырьмя DA-40 и семью Cessna-172, которые используются

совместно с СПбГУ ГА. В ближайшее время планируется пополнение парка тремя DA-42, он будет основным выпускным самолётом.

В СПбГУ ГА открыта докторантура по двум и аспирантура по девяти специальностям, в УВАУ ГА ведется подготовка научных кадров в аспирантуре по одной специальности.

В образовательных организациях гражданской авиации реализуется ряд программ повышения квалификации. В УВАУ ГА производится переподготовка и повышение квалификации членов летных экипажей по ряду направлений: подготовка пилотов к выполнению полётов по уведомительному порядку использования воздушного пространства Российской Федерации; подготовка пилотов – кандидатов на ввод в строй в качестве КВС; подготовка летных экипажей, направляемых для переподготовки на другие (новые) типы воздушных судов гражданской авиации, оснащенных дисплейной (цифровой) индикацией и другим. В СПбГУ ГА реализуются программы с применением методологии TRAINAIRCAO. В Сасовском летном училище гражданской авиации проводятся курсы

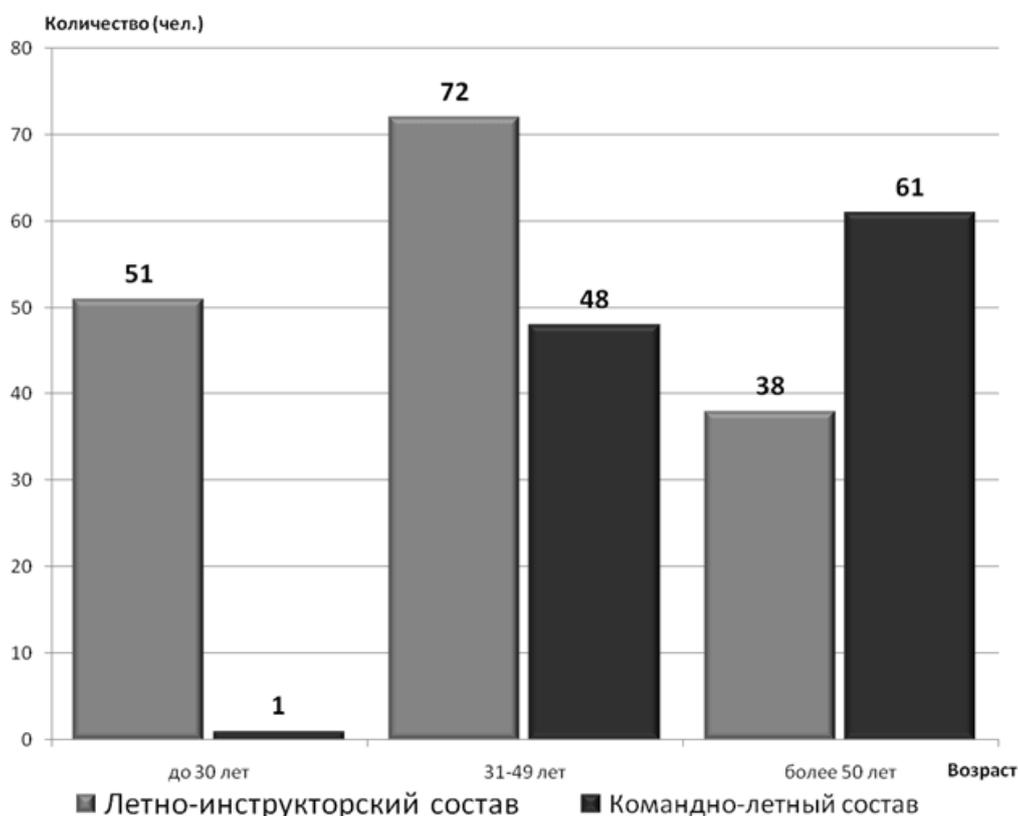


Рис. 2. Распределение летно-инструкторского и командно-летного состава образовательных организаций по возрастным категориям

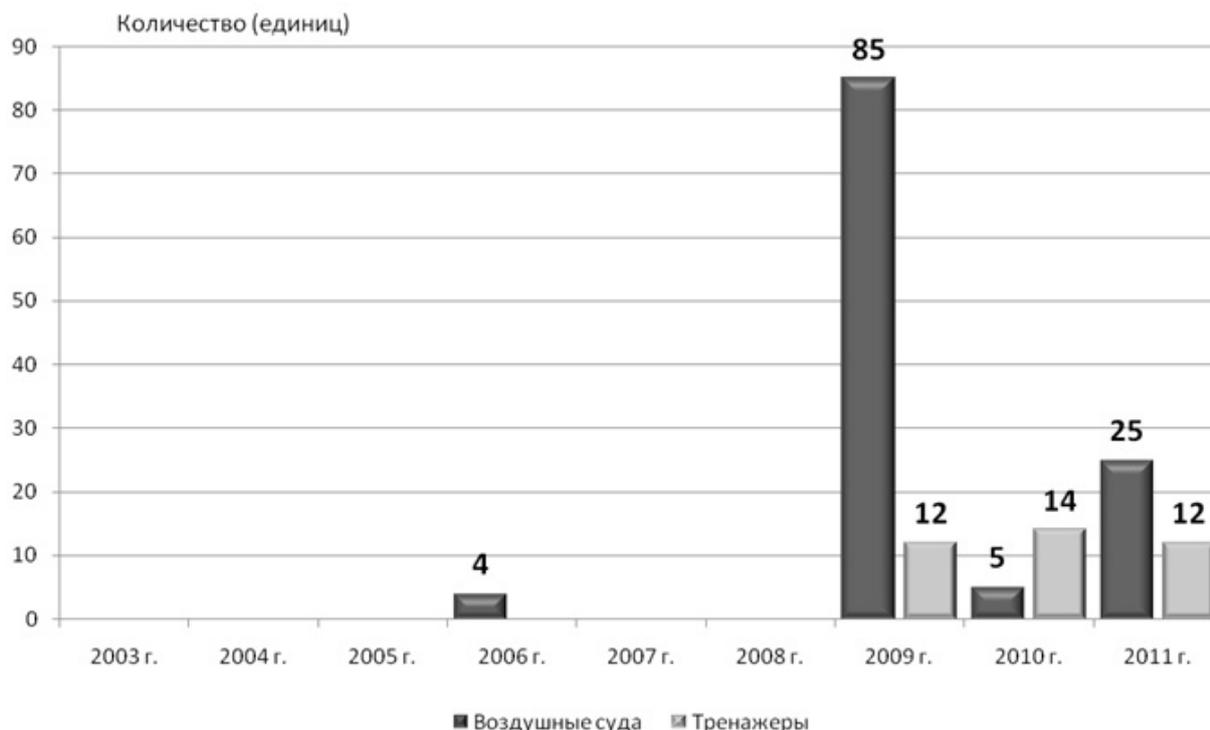


Рис. 3. Поставки воздушных судов и тренажеров

повышения квалификации для членов летных экипажей самолетов Л-410 и Ан-2.

В образовательных организациях гражданской авиации осуществляется стипендиальное, социальное и медицинское обеспечение курсантов. Размер базовой стипендии (для обучающихся по очной форме обучения за счет средств федерального бюджета) составляет 1100 руб., за отличную успеваемость к государственной академической стипендии доплачиваются 550 руб. Предусмотрены именные стипендии Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, стипендия Министерства транспорта Российской Федерации имени П.П. Мельникова, стипендия ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». Иногородние курсанты всех образовательных организаций полностью обеспечиваются общежитиями. В СПбГУ ГА и УВАУ ГА имеются собственные медико-санитарные части.

Выпускники летных училищ, как правило, востребованы авиакомпаниями. Однако несоответствие материально-технической базы образовательных организаций современным требованиям не позволяет выпускникам сразу пилотировать зарубежные воздушные суда, доля которых в парке ведущих авиакомпаний составляет порядка 70 % [14]. Летный директор компании «ВИМ-АВИА» Николай

Грехов отмечает: «Приходится переучивать пилота с системы российских стандартов на абсолютно другую, ему еще не понятную. К примеру, согласно западным стандартам, единицами измерения являются футы и узлы. Определенные сложности вызывает и другой язык» [15]. Практически все крупные авиакомпании имеют собственные центры переподготовки, в которых переучивают выпускников училищ на современные типы самолетов. По словам пресс-секретаря авиакомпании «ЮТэйр» Елены Галановой, компания сотрудничает со всеми образовательными организациями гражданской авиации, наблюдение за потенциальными пилотами ведется начиная с первого курса их обучения, производится отбор выпускников по критериям авиакомпании. Затем выпускники проходят переподготовку в учебном центре авиакомпании в Тюмени в течение 3–6 месяцев и распределяются по типам воздушных судов [15]. Аналогичную систему разработал и «Аэрофлот», при этом кроме выпускников летных училищ гражданской авиации авиакомпания занимается переподготовкой военных пилотов на гражданские самолеты. При этом затраты на переподготовку несут авиакомпании, что в конечном итоге приводит к повышению цен на авиабилеты.

«Аэрофлот» предлагает и иную программу переподготовки. Согласно новой программе, первый этап обучения (полтора года) пилоты будут проходить в Ульяновском высшем авиационном училище гражданской авиации. Затем в течение шести месяцев школы «Аэрофлота» будет готовить пилотов к получению свидетельства CPL (Commercial Pilot Licence) или MPL (Multi-crew Pilot Licence). Оплачивать обучение в школе «Аэрофлота» будет курсант. Для этого он получит целевой кредит в размере стоимости обучения (она составляет \$27 тыс.). Контракт на обучение будет предусматривать, что после окончания курса пилот отработает на «Аэрофлот» пять лет. При этом он ежемесячно будет отчислять на погашение «учебного» кредита по \$450. Заработная плата второго пилота самолета семейства А319/320/321 в компании «Аэрофлот» при налете 85 часов в месяц составляет 226 731 руб., а девятичасовой налет дает 251 364 руб. Таким образом, на выплату кредита будет уходить 5–6 % заработка пилота.

Авиакомпании «Оренбургские авиалинии» и «Татарстан» финансируют целевую подготовку пилотов для своих нужд в рамках государственно-частного партнерства.

Таким образом, в настоящее время образовательная система подготовки пилотов гражданской авиации не в состоянии в полной мере удовлетворить потребности отрасли. Основными проблемами являются недоукомплектованность образовательных организаций кадрами (в том числе и значительный средний возраст сотрудников), несоответствие материально-технической базы предъявляемым требованиям, а также (как правило) отсутствие у выпускников училищ возможности сразу стать пилотами современных воздушных судов. Кроме того, отсутствует система, обеспечивающая поэтапный карьерный рост выпускников училищ – из-за дефицита кадров командирами воздушных судов становятся пилоты, не имеющие достаточного опыта, что негативно сказывается на безопасности полетов. Названные проблемы, по нашему мнению, являются прежде всего следствием недостаточного финансирования, а также недостаточного развития государственно-частного партнерства в сфере подготовки летного состава – в настоящее время участие авиакомпаний в процессе подготовки пилотов в государственных образовательных учрежде-

ниях, в том числе ресурсное, является минимальным.

Литература

1. История Ульяновского высшего авиационного училища ГА. – http://www.uvaiga.ru/Ob_Info/History.htm.

2. Бугурусланское летное училище гражданской авиации. – <http://blu-ga.narod.ru/history.html>.

3. Краснокутское летное училище гражданской авиации. – http://kkuga.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=83&Itemid=465.

4. Сасовское летное училище гражданской авиации. – <http://sasovoavia.3dn.ru/index/0-2>.

5. Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации. – <http://www.academiaga.ru/index.php?id=222&lang=0>.

6. Кременчугский летный колледж Национального авиационного университета. – http://ru.wikipedia.org/wiki/Кременчугский_летный_колледж_Национального_авиационного_университета.

7. Кировоградская летная академия Национального авиационного университета. – http://ru.wikipedia.org/wiki/Кировоградская_летная_академия_Национального_авиационного_университета.

8. Актюбинское высшее летное училище гражданской авиации. – http://kazakhstan.news-city.info/docs/sistems1/dok_pegbbb.htm.

9. Летная школа «Аэрофлота» как вершина несуществующей пирамиды. – <http://finam.aero/news/42/>.

10. Организация первоначального обучения пилотов в учебных заведениях ГА. – <http://www.aex.ru/docs/2/2012/3/5/1527/>.

11. Некролог по «Рысачку». – <http://alexeyvvo.livejournal.com/12757.html>.

12. Воздушная яма. – <http://www.rg.ru/2011/11/03/uchenie.html>.

13. Молодым пилотам гражданской авиации не дают подняться в небо. – <http://ruknight.ru/news/molodym-pilotam-grazhdanskoy-aviatsii-ne-dayut-podnyatsya-v.html>.

14. Состояние и прогноз обновления парка воздушных судов гражданской авиации России. – <http://www.ato.ru/content/sostoyanie-i-prognoz-obnovleniya-parka-vozdushnyh-sudov-grazhdanskoy-aviacii-rossii>.

15. Дефицит пилотов гражданской авиации.

ции: причины и решения. – <http://finam.aero/news/337/>.

16. Рысачок для будущих асов. – <http://www.aviaport.ru/digest/2008/08/14/155229.html>.

Крикунов Константин Николаевич, кандидат педагогических наук, доцент кафедры безопасности жизнедеятельности, Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск), konst74@list.ru.

PROBLEMS OF TRAINING OF COMMERCIAL AVIATION PILOTS

Konstantin Krikunov
South Ural State University (Chelyabinsk)

Soviet Union educational system of training of the pilots of the civil aviation satisfied all the needs of the country in the area of pilot personnel of high qualification. Nowadays the situation is different and the educational institutions, providing the initial training of pilots, do not cope with the task. The article gives the historical overview and the analysis of the structure of the present educational system of training of the pilots of the civil aviation. The data on the number of students entered and graduated from the specialized educational institutions aimed at the training of the pilots of civil aviation is given. Also the data on the staffing level of these institutions, material and technical resources of the educational institutions, different types of facilities prescribed to the airman trainee are presented. The problems of the pilot training are identified: shortage of staff in the educational institutions, material and technical resources do not correspond to the requirements, graduates have no possibility to work as pilots of modern airplanes after graduation, lack of financing of educational organizations. The results of the analysis can be applied to improve the educational process of training of civil aviation pilots.

Key words: educational organization, training, pilots, analysis, problems.

Krikunov Konstantin, Candidate of Pedagogy Sciences (PhD), associate professor of the Department of Life Safety, South Ural State University (Chelyabinsk), konst74@list.ru.

Поступила в редакцию 1 марта 2013 г.