

члени Європейської конференції цивільної авіації, відбувається послідовне реформування системи управління цивільною авіацією.

У червні 2001 р. на розгляд Верховної Ради України було винесено проект Закону «Про пріоритетні напрямки розвитку науки і техніки України», в якому значну увагу акцентовано на проблемах фундаментальної науки у зв'язку з тим, що у погоні за прибутком нові авіаперевізники найчастіше почали вдаватися до перевищення норм завантаження повітряних суден, порушення експлуатаційних обмежень і погіршення якості технічного обслуговування авіатехніки. Все це призводить на практиці до різкого зниження рівня безпеки польотів.

На сучасному етапі в Україні триває робота над новітніми літаками ОКБ ім. О. К. Антонова АН-70 і АН-140, які не мають аналогів у світі, а також літаками і гелікоптерами бізнес-класу з реактивними й іншими двигунами.

Отже, за незначний період часу Україна завдяки своїй наполегливості здійснила значний прогрес у розвитку науки та технічного обслуговування авіації. Проголошення незалежності України дало змогу розвиватися нашій країні як самостійній державі що, в першу чергу, дало змогу з часом висунути свою кандидатуру на Європейський економічний ринок як конкурентноспроможна країна. На сьогодні Україна посідає чільне місце в Європі з виготовлення авіаційної і космічної техніки, що позитивно впливає на імідж нашої країни.

Література

1. Горяшко А. М. Гражданская авиация Украины / А. М. Горяшко. – К.: Техніка, 1982. – 143 с.
2. Троценко А. М. Історія цивільної авіації України / А. М. Троценко. – К.: Аеробізнес, 2004. – 637 с.

УДК 656.091+396.5(043.2)

Шугасва Т. В., Горюнова А. О., студентки,
Аерокосмічний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Зуєва В. О., к.п.н., доцент

ЖІНКА-ПЛОТ ТА ЇЇ РОЛЬ У СУЧАСНІЙ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ

Всім відомо, що авіація почала стрімко розвиватися ще з початку 20 століття і на сьогоднішній день науково-технічна база цієї сфери значно розширилася. Різноманітні літальні апарати використовують для ведення військових дій, перевезення вантажу, здійснення транспортування пасажирів тощо. Звісно, що для успішного функціонування цієї галузі необхідна

відповідна кадрова база. Саме тому після перших польотів почали створювати і перші навчальні заклади, які готували майбутніх пілотів та персонал для технічного обслуговування. Якщо говорити про суто керування літаком, то на навчання набирали лише хлопців, оскільки керування вимагало фізичних зусиль, внаслідок особливостей конструкції. Але з модернізацією апаратів цей фактор прибрали і професія була відкрита для будь-якої людини, яка здатна здобути достатній рівень кваліфікації. Першою жінкою-пілотом стала Еліз де Ларош. Вона здійснила свій політ 8 березня 1910 р. До того ж в результаті вона отримала ліцензію на управління аеропланом. Те, що ліцензія була виписана їй в «жіночий день», є тільки збігом, оскільки такого свята тоді ще не існувало. Захоплена польотами на повітряних кулях, де Ларош познайомилася в Шалоні з авіатором Шарлем Вуазеном і 22 жовтня 1909 самостійно піднялася в повітря на аероплані Вуазена. Вуазен дозволив де Ларош тільки проїхати на аероплані по землі, але вона не послухалася і пролетіла кількасот метрів. 8 березня 1910 за результатами змагань в Геліополісі Аероклуб Франції видав де Ларош посвідчення пілота № 36 – так вона офіційно стала першою льотчицею.

Якщо говорити про СРСР, то там жінки-пілоти частіше зустрічались у військовій авіації. Особливо, якщо йде мова про Другу світову війну. Яскравим прикладом може слугувати 46-ий гвардійський авіаційний полк, який німці прозвали «нічними відьмами» за мужність та майстерність.

Абсолютно недоречним є заперечення того факту, що за всіма існуючими нині законами України будь-яка професія доступна для кожної людини, незалежно від її статі, раси, національності чи соціального становища. Такий висновок можна зробити проаналізувавши статті Конституції України та Кодекс законів про працю [1, 2]. Існує, щоправда, наказ Міністерства охорони здоров'я України Про затвердження Переліку важких робіт із шкідливими і небезпечними умовами праці, на яких забороняється застосування праці жінок, в якому наведено чіткий список таких робіт [3]. Якщо говорити про сферу авіації, то це такі роботи як: «Інженер і технік, зайняті на технічному обслуговуванні літаків (вертольотів)», «Носильник», «Оператор заправних станцій, зайнятий заправкою літальних апаратів етилованим бензином, а також заправкою спецмашин етилованим бензином», «Робітники, зайняті приготуванням бітуму та ремонтом злітно-посадочних смуг і рульових доріжок (заливанням швів) на аеродромах». Як бачимо, жінкам не забороняється керування літака. Тоді чому так мало жінок-пілотів?

Відповідь на це питання криється не стільки в букві закону, скільки в моральних та соціальних нормах, які керують процесами в суспільстві так само, як і норми правові. В нашому суспільстві існує чіткий імператив про те, що пілот – це не жіноча професія. І дехто навіть наводить об'єктивні, як

вважається, аргументи в підтримку такого твердження. Наприклад те, що для успішного керування літаком необхідно мати підвищену стресостійкість, якої жінки не мають. Хоча й існує безліч прикладів, які ці аргументи спростовують. Так, наприклад, інструктори Кіровоградської льотної академії стверджують, що як хлопці, так і дівчата однаково справляються з поставленими задачами. Самі ж дівчата говорять, що під час самого навчального процесу не відчують на собі певного виду дискримінації. Як правило, проблеми з'являються, коли виникає потреба в подальшому працевлаштуванні. Нещодавно сталася історія про те, як жінці-пілоту довелося висадити пасажирів, який відмовлявся летіти на літаку, яким керує жінка. Щоправда, компанія-перевізник підтримала таке рішення пілота.

Але слід зазначити, що проблеми працевлаштування жінок в економічно розвинених країнах майже не існує. Навіть в мусульманських країнах жінок пускають за штурвал. Нерівномірне розподілення кадрів за статеву ознакою переважно існувало в колишніх країнах СРСР. В одному з інтерв'ю пілот російських авіаліній «Аерофлот» Ольга Кірсанова розповідає, що в той час, коли вона починала своє навчання, лише чотири навчальні заклади приймали до себе дівчат [4].

Сьогодні світова авіація поступово стає однією з тих галузей, для якої статеве питання стає все менш актуальним. У першу чергу це відбувається завдяки західним компаніям, де зустріч з жінкою в кріслі капітана стає звичайним явищем.

Сьогодні США є провідною країною з точки зору загального числа жінок-пілотів. За даними FAA (Федерального управління цивільної авіації США), в 2013 році налічувалося близько 25500 жінок, яким пощастило отримати ліцензії на керування повітряним транспортом: приватні, комерційні та ліцензії авіакомпаній. Ця статистика свідчить про те, що професія пілота стає все більш популярною серед жінок, а загальне число жінок-пілотів збільшилася на дев'ять відсотків у порівнянні з рівнем 2012 року.

Таким чином, слід розуміти, що вирішення проблем такого роду вимагає колосальної роботи кваліфікованих працівників. Але така робота необхідна, оскільки авіація України через існування такого явища як дискримінація за статеву ознакою втрачає велику частину професіоналів, які необхідні для її розвитку.

Література

1. Конституція України від 28 червня 1996 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>

2. Кодекс законів про працю України від 10 грудня 1971 р. № 322-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/322-08>

3. Про затвердження Переліку важких робіт та робіт із шкідливими і небезпечними умовами праці, на яких забороняється застосування праці жінок: Наказ Міністерства охорони здоров'я України від 29.12.1993 № 256 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0051-94>

4. Женщина и самолет. Будни пилота «Аэрофлота» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.aif.ru/society/people/41526>

УДК 656.091.1(043.2)

Янчуков Д. І., студент
Аерокосмічний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Зуєва В. О., к.п.н., доцент

ОТРИМАННЯ PPL ТА CPL В УКРАЇНІ

«Як стати пілотом в Україні?», «Де потрібно для цього вчитися?», «Скільки коштів на це потрібно?» – рядові питання тих, хто хоче сісти в крісло приватного або комерційного пілота цивільної авіації. На жаль, дізнавшись про більшість тонкощів отримання ліцензій приватного та комерційного пілота, у більшій половини бажаючих це залишається лише у мріях. Двома основними перепонами стають стан здоров'я і фінансова складова. Але тільки якщо можливі проблеми зі здоров'ям можна обійти при проходженні лікарсько-льотної експертної комісії, то проблеми з фінансами за Вас не вирішить ніхто. Знову ж таки, на жаль, на даний момент в нашій з вами країні пілотами стають за таким принципом: є гроші – літаєш, немає грошей – відповідно не літаєш.

Кіровоградська льотна академія Національного авіаційного університету (на даний момент єдиний навчальний заклад, що дозволяє вчитися на пілота цивільної авіації) на сьогоднішній день по суті дає теорію і лише незначний наліт. Власне, теорію, в принципі, можна вивчити за декілька місяців в одній з авіашкіл нашої країни, сплативши відносно невеликі гроші. Так що навіть випускники даного ВНЗ за спеціальністю «Льотна експлуатація» стикаються з величезною проблемою працевлаштування через відсутність потрібної кількості льотних годин.

Щоб виглядало все не так похмуро, опишемо процедуру отримання льотних свідоцтв.

PPL (Private Pilot License або ліцензія приватного пілота). Її отримати можна в будь-якому віці, починаючи з 17 років. Вона дозволить самостійно