

**Мартиненко Надія Олександрівна**

Льотна академія Національного

авіаційного університету

(м. Кропивницький)

**Науковий керівник – доцент Герасименко Л. С.**

## **ДОСВІД ЗАКОРДОННИХ АВІАКОМПАНІЙ У ПІДГОТОВЦІ ПІЛОТІВ ДО МІЖКУЛЬТУРНОЇ ВЗАЄМОДІЇ**

Зі зростанням глобалізаційних змін, поширенням міжнародних контактів, інтернаціоналізацією суспільства загалом змінився і характер спілкування. Налагодження ділових і дружніх контактів із представниками інших держав передбачає володіння іноземними мовами. Однак цього мало, оскільки серйозною перешкодою у спілкуванні з іноземцями є незнання їхніх етнічних і культурних особливостей [1, с. 9].

Проблеми, пов'язані з підготовкою на належному рівні пілотів цивільної авіації, несуть загрозу безпеці польотів та можуть стати основним чинником, який стримує розвиток авіакомпаній. За прогнозами авіакомпаній, щороку необхідно проводити підготовку не менш як 100 пілотів цивільної авіації. В Україні відсутня програма підготовки пілотів цивільної авіації, яка відповідає європейським вимогам. Через відсутність фінансування високовартісної льотної підготовки екіпажів навчальні заклади не здатні забезпечити повний цикл підготовки пілотів. Система підготовки та підвищення кваліфікації пілотів цивільної авіації є недосконалою і не відповідає вимогам ІКАО та ЄС [4].

Для порівняння пропонуємо проаналізувати та дослідити зарубіжний досвід та вимоги авіакомпаній до підготовки пілотів в Європі, Канаді та Китаї.

На сьогодні, за даними ІКАО, ринок авіаперевезень Китаю стрімко зростає і потребує велику кількість пілотів. За останні роки зросла кількість пасажирів середнього класу, зросла кількість маршрутів китайських авіакомпаній. За

прогнозами IATA, до 2022 року Китай наздожене США та стане найбільшим ринком авіаперевезень у світі.

Льотний склад авіакомпаній формується переважно за принципом тісної взаємодії між іноземними та локальними пілотами, тому авіакомпанії-роботодавці приділяють особливу увагу при відборі кандидатів таким аспектам, як CRM (Crew Resource Management) - взаємодії членів екіпажу і рівню англійської мови. Зазвичай для визначення даних параметрів в рамках перевірки практичних навичок кандидату надається партнер - китайський пілот. Успішно пройденої практичної перевіркою вважається та, коли кандидат не тільки успішно пройшов тренажерну перевірку, а й продемонстрував здатність налагодити комунікацію і взаємодію з китайським пілотом, причому рівень англійської мови китайського пілота може бути істотно гірше. У Китаї дуже важлива не стільки авіаційна англійська мова, скільки побутової, що дозволяє знаходити контакт з іншими членами екіпажу: є авіакомпанії, практикуючі знаходження в кабіні пілотів перекладача.

За статистикою, тільки 3 - 5 кандидатів (3 - 5%) зі 100 проходять успішно всі етапи відбору і отримують пропозицію роботи, 55 - 60% кандидатів не проходять первинний етап - інтерв'ю, який серед пілотів вважається найбільш складним. 30 - 35% кандидатів не проходять медичну та тренажерну перевірки, які є наступним етапом після успішного інтерв'ю, 5% кандидатів не проходять перевірки Міністерства транспорту Китаю в рамках валідації пілотської ліцензії, а також не справляються зі здачею іспиту на знання теорії ATPPL розуміння математики і фізики [3]. У зв'язку з тим, що близько 55% кандидатів не проходять навіть первинний етап - інтерв'ю, авіакомпанії-роботодавці відзначають наступні слабкі місця, на які слід звернути увагу пілотам при працевлаштуванні:

- слабка мотивація - китайські роботодавці очікують від кандидата чітку позицію, готовність багато і якісно працювати, за що пропонують вельми

солідну винагороду. Однак деякі співвітчизники демонструють зневагу і зарозумілість, тим самим, автоматично позбавляючи себе можливості пройти інтерв'ю успішно;

- слабка теоретична і практична підготовка - кандидатам пропонується пройти ряд практичних і теоретичних перевірок, результати яких впливають на рішення роботодавця. Найбільш часто страждає CRM.

- презентаційні та комунікативні навички - тут оцінюють вміння «продавати» себе, демонструвати гнучкість, лояльність, високі комунікативні навички та усвідомлення, що робота передбачає взаємодію з іноземними колегами [2].

В країнах Європи авіакомпанії, насамперед, приділяють увагу таким якостям кандидатів: зрозуміння технічної інформації - пілоти повинні знати, як працює їх літак; просторова обізнаність і координація; комунікативні навички; навички роботи з командою; можливість швидко мислити і приймати рішення в складних ситуаціях; здатність зберігати спокій під тиском; дисципліна, впевненість у собі та відданість; лідерські навички, з можливістю дати чіткі команди для бортпровідників і пасажирів.

Досвід Канади демонструє підвищені вимоги до кандидатів-пілотів на етапі відбору на роботу. Ключові вимоги:

- безпека - безпечна експлуатація всіх рейсів має першорядне значення;

- командна робота-робота льотчика вимагає постійної взаємодії з усіма напрямками в авіаційній сфері – від членів екіпажу до обслуговуючого персоналу, комунікація та міжособистісні навички є повсякденним частиною роботи і є дуже важливими.

Як показує статистика, потрапити в авіакомпанії надзвичайно складно, для цього потрібно бути готовим, перш за все, психологічно, вміти презентувати себе, показати мотивацію. Однак, ми змушені визнати, що, потрапивши за кордон, іноземний пілот потенційно назавжди стає втраченим для рідної країни

і рідний авіації, адже запропонувати аналогічні або близькі умови праці вітчизняні авіакомпанії на даний момент не в змозі.

#### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Манакін В. М. Мова і міжкультурна комунікація / Манакін В. М., навчальний посібник: видавничий центр «Академія», 2012 – 288 с. - ISBN 978-966-580-310-2
2. China aviation recruitment [*Електронний ресурс*] набір персоналу та вимоги- режим доступу до сайту: <http://www.chinaaviationrecruitment.com>
3. Civil Aviation administration of China [*Електронний ресурс*] : адміністрація цивільної авіації Китаю / режим доступу до сайту: <http://www.caac.gov.cn/en/SY> - Назва з екрана
4. Урядовий портал [*Електронний ресурс*] : нормативно – правові акти / режим доступу до сайту: <https://www.kmu.gov.ua/npas/200890904> - Назва з екрана